الدكتورة سعاد ماهر



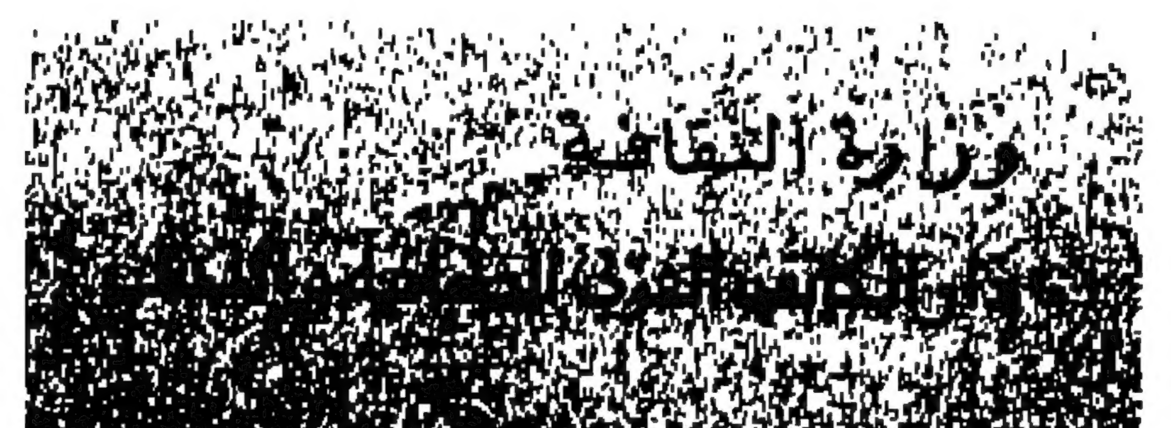
البحرية في مصر الإسلامية

وآثارها الباقية

الدكتورة سعاد ماهر

البحرية في مصر الإسلامية

وآثارها الباقية



المقدمة

ان المتأمل فى حضارة العرب ، وفيما خلفوه من آثار مادية وروحية لتستوقفه نواح مجيدة من نواحى العلم والمعرفة ، فاقوا فيها معاصريهم من أمم كانت لها حضارات على درجة كبيرة من الأهمية . فلقد نشأ العرب قبل الاسلام فوق أديم الصحراء ، فاتخذوا من رماله وطاء ومن سمائه غطاء ، وألفوا من العيش أخشنه ، ومن الحياة أقساها . ثم ما لبثوا أن اندفعوا خلف دول عريقة فى الحضارة والمدنية فتبوأوا عروشها ، واقتعدوا مقعدها . ولم يثنهم هول البحر عن تأدية رسالتهم فيه ، فاتخذوا من الأمم التى خضعت لسلطانهم نواتى وملاحين وربابنة ومعلمين ، وأكثروا من بناء الجوارى والمنشآت ، ووسقوها بالعتاد والمقاتلة الى أمم مما وراء البحار ، وغدوا ملوك البر وحماة البحر أحقابا طويلة . ولم يكتفوا بأن حذقوا ثقافة البحار ، وفنون الغزو فيها ، والاتجار على شواطئها وموانيها بل ظهر منهم المعلمون المهرة ، والملاحون الحاذقون من أهل سيراف والبحرين وعمان ، أمثال أبى الحسن محمد بن أحمد بن عمر السيرافى ، وأبى الزهر البرختى الناخذاه والحسن بن عمر ، واسماعيل بن ابراهيم بن ابراهيم بن حرواس الناخذاه ، وعبهرة الربان الكرمانى ،

ومحمد بن بايشاد وعمران الأعرج الربان الشهير ، وأمثال أحمد بن ماجد الذى قاد فاسكودى جاما الى المحيط الهندى ومنه الى شبه جزيرة الهند ، وسليمان المهرى من رجال القرن العاشر الهجرى . وقد صنفوا العديد من المؤلفات فى علم الملاحة وفنون البحر ، مثل كتاب « المترجم بالمدخل الكبير الى علوم البحر » الذى ألفه أبو معشر المنجم ، ونقل عنه المسعودى ، وكتاب « الرهمانى » فى علوم البحر تأليف محمد بن شاذان ، وسهل بن ابان ، وليث بن كهلان . بل هناك من رجال القرن الرابع الهجرى من ألف فى علم البحار مثل أحمد بن بتروية ، والمعلم خواشير ابن يوسف ابن صلاح الأركى .

على أنهم لم يقصروا بحوثهم على التأليف فى فنون البحر فحسب بل صنفوا فى الحروب عامة والبحرية خاصة ، وأفردوا للآلات المستعملة فى الحروب البحرية ، والأدوات الضرورية لركوب البحر ، المؤلفات الطوال التى تربوا على ألف مخطوط لا تزال حبيسة المكتبات العامة فى اسطنبول وباريس ولندن وصوفيا وبرلين ولينينجراد واكسفورد والاسكوريال والقاهرة ومعهد المخطوطات بالجامعة العربية وغيرها من المكتبات الخاصة . ومن أهم تلك المخطوطات :

مخطوط « تبصرة أرباب الألباب فى كيفية النجاة من الحروب ومن الأسواء ، ونشر أعلام الأعلام فى العدد والآلات المعينة على لقاء الأعداء » ، وهو من تأليف العلامة مرضى الطرطوسى . توجد منه نسخة فى مكتبة اكسفورد تحت رقم (٢٦٤) كما توجد نسخة منه فى مكتبة المتحف الحربى فى القاهرة . وقد قام بنشره والتعليق عليه (كلود كاهين) فى مجلة :

Bulletin d'Etudes Orientales (Tom XII — Année 1947-1948)

مخطوط « الحيل والحروب وآلات السلاح وحصار القلاع وصنعة السيف والرمى بالنشاب وعمل البارود » ويرجع الى سنة ٦٢٢ هـ ، توجد نسخة منه فى مكتبة (ليدن) تحت رقم (٩٢) .

مخطوط « التذكرة الهروية فى الحيل الحربية » تأليف أبى الحسن على ابن محمد بن أبى بكر الهروى المتوفى سنة ٦١١ هـ ومنه نسخة فى دار الكتب المصرية تحت رقم (٢٩٩) ، وهو مصور فى معهد المخطوطات بالجامعة العربية تحت رقم (٢١٠) .

مخطوط « اللعب بالبندق » لأبى عبد الله بن اسماعيل بن عبيد الله البغدادى المعروف بابن البقال معيد النظامية المتوفى سنة ٥٨٨ هـ .

مخطوط « تحفة المجاهدين فى العمل بالميادين » ألفه الأمير لاجين بن عبد الله الذهبى الحسامى الطرابلسى سنة ٧٣٨ هـ . توجد نسخة فى متحف برلين ونسخة فى مكتبة اكسفورد وهو مصور فى الجامعة العربية تحت رقم (٩٠٢) .

مخطوط « بغية القاصدين فى العمل بالميادين » للمؤلف السابق ذكره ، توجد نسخة منه فى مكتبة (ليدن) بهولندة .

مخطوط «كشف الكروب فى معرفة الحروب» ألفه عماد الدين موسى بن محمد اليوسفى المصرى سنة ٧٥٩ هـ وقدمه للملك الظاهر جقمق . توجد نسخة منه فى دار الكتب المصرية ونسخة فى المتحف الحربى بالقاهرة تحت رقم (١٠٦ عربى) .

مخطوط « الأحكام الملوكية والضوابط الناموسية » ألفه محمد بن منكلى العلمى المتوفى سنة ٧٧٨ هـ ، ويبحث فى فن القتال ، وتوجد نسخة منه بالخزانة التيمورية فى القاهرة تحت رقم (٢٣) ونسخة أخرى فى متحف القاهرة الحربى ، ونسخة ثالثة فى دار الكتب المصرية تحت رقم (٧٠٥) فنون حربية .

مخطوط « فن الحرب » للمؤلف السابق ذكره وقد ألفه تلبية لرغبة السلطان الأشرف شعبان وهو يتحدث عن سياسة الصنائع الحربية .

مخطوط « رسالة فى الرمى بالبندق » للمؤلف عماد الدين اسماعيل بن عمر المعروف بابن كثير الحافظ الدمشقى المتوفى سنة ٧٤٤ هـ . طبع فى القاهرة سنة ١٣٤٧ هـ من قبل (جمعية النشر والتأليف الأزهرية) .

مخطوط « تفريج الكروب فى تدبير الحروب » لأبى عبد الله محمد بن محمد الرشيدى منه نسخة مصورة بالجامعة العربية تحت رقم (٩٠٣) .

مخطوط « العز والمنافع للمجاهدين فى سبيل الله بالمزافع » تأليف أحمد غانم الأندلسى . منه نسخة بدار الكتب المصرية تحت رقم (٨٦) .

مخطوط « الحيل فى الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب » لمؤلف مجهول

يغلب على الظن أنه محمد بن منكلى الشمسى . توجد منـــه نسختان فى خزانة أيا صوفيا تحت رقمى ٣٠٨٦ ـــ ٣٠٨٧ . ونسخة فى متحف ليدن تحت رقم (٤٩٩) . ونسخة مصورة فى الجامعة العربية تحت رقم (٦٧٢) .

ومن الآلات التى استعملت بكثرة فى الحروب البحرية المناجيق ، وقد ألف فيها الكثير من المؤلفات أهمها :

مخطوط « الأنيق فى المجانيق » تأليف ارنبوغا الزردكاش الذى قدمه للأمير شمس العلاء منكلى سنة ٨٦٧ هـ . ويتألف الكتاب من ١٠٩ صفحة وفيه حوالى خمسمائة رسم . توجد منه نسخة فى دار الكتب المصرية ، ونسخة مصورة بالجامعة العربية تحت رقم (٩٧٠) .

ومن العلوم التى خدمت علم البحار خدمات جليلة ، علم الفلك ، فقد ألف كثير من علماء الفلك المصنفات التى تتناول بالبحث والدراسة آلة الاسطرلاب وكيفية العمل به ومن أهم تلك المؤلفات وأقدمها :

مخطوط « رسالة فى عمل الاسطرلاب » تأليف جابر بن حيان الصوفى المتوفى سنة ١٦١ هـ . قال القفطى (ص ١٦١) « ان محمد بن سعيد السرقسطى المعروف بابن المشاط الاسطرلابى الأندلسى » ، « ذكر أنه رأى لجابر بن حيان ، بمدينة مصر تأليفا فى عمل الاسطرلاب يتضمن ألف مسألة لا نظير له » .

مخطوط « صنعة الاسطرلاب والعمل بها » تأليف ما شاء الله اليهودى ، كان فى أيام المنصور وعاش الى أيام الخليفة المأمون . ذكر ابن النديم (ص ٣٨٢) والقفطى (ص ٣٢٧) وقال نليتو فى كتاب « علم الفلك : تاريخه عند العرب ص ١٤٨ » : ان الأصل العربى لهذا الكتاب قد ضاع ولم تنج من التلف الا ترجمة لاتينية له ، طبعت فى أوربا ثلاث مرات فى القرن السادس عشر للميلاد . وقد ورد تفصيل ذلك فى :

Carmody : Arabic Astronomical & Astrological Science in Latin Translation (1956.)

مخطوط « العمل بالاسطرلاب » لأبى الفوارس يحيى بن أبى منصور المنجم المأمونى كان على قيد الحياة سنة ٢١٧ هـ . ذكره صاحب كشف الظنون .

مخطوط « العمل بالاسطرلاب الكرى » لأبى العباس الفضل بن حاتم النيريزى المتوفى سنة ٣١٠ هـ . ويقول ابن النديم انه ألف هذا الكتاب للخليفة المعتضد العباسى (ص ٣٨٩) توجد نسخة منه فى مكتبة الاسكوريال تحت رقم (٩٦١) .

مخطوط « رسالة فى الاسطرلاب » لأبى الحسن عبد الرحمن بن عمر الصوفى الرازى المتوفى سنة ٣٧٦ هـ . توجد نسخة منه فى بطرسبرج ، وأخرى فى خزانة المشكاة تحت رقم (٨٧٥) .

مخطوط «دوائر السموات فى الاسطرلاب والمسارات» للأمير أبى نصر منصور ابن على بن عراق المتوفى سـنة ٤٢٠ هـ . توجد منه نسخة فى بانكى فور تحت رقم (٢٤٦٨) وقد طبعت فى حيدر أباد سنة ١٩٤٧ ضمن « رسائل أبى نصر بن عراق الى البيرونى » .

مخطوط « استيعاب الوجوه الممكنة فى صنعه الاسطرلاب » لأبى الريحان البيرونى المتوفى سنة ٤٤٠ هـ منه نسخ فى المتحف البريطانى تحت رقم (٥٥٩٣) وبرلين (أهلوردت Ahlwardt) (٥٧٩٥ ، ٥٧٩٦) ونسخة فى مكتبة المجلس النيابى بطهران .

مخطوط « رسالة فى عمل الاسطرلاب » تعزى الى نصر الدين الطوسى المتوفى سنة ٦٧٢ هـ . توجد منها نسخة فى المكتب الهندى بلندن رقم (٧٦٧) .

مخطوط « منهج الطلاب فى العمل بالاسطرلاب » للملك الأشرف أبى الفتح عمر بن الملك المظفر يوسف بن عمر بن رسول أحد ملوك الدولة الرسولية فى اليمن . توجد نسخة منه فى المكتبة التيمورية ، وأخرى بالمجلس النيابى بطهران .

الا أن هذا التراث القيم الذى حفظته لنا المكتبات فى قماطرها ، ينقصه التنسيق والتبويب ليرى النور وليكون أقرب منالا وأكثر نفعا . وعلى الرغم من كثرة ما تركه لنا أجدادنا ووفرته فى ميدان علوم البحر ، فان عدد الكتب التى ألفها العلماء الأجانب فى فنون البحر عند المسلمين ، يفوق بنسبة كبيرة ما ألفه الكتاب العرب المعاصرون فى هذا الميدان .

ولما كانت مصر أول دولة سادت البحار وتسنمت ذروة الصدارة بين الأمم

والشعوب القديمة فى ذلك المضمار ، ففى أحضان وادى النيل وعلى ضفاف نهره المبارك صنعت الأيدى المصرية أول المراكب التى صعدت الى أعالى البلاد وانحدرت الى أسفل أرجائه ، وما لبثت أن ضاقت بها مياه النيل العذبة ، فابتعدت عن سواحل القطر ومخرت عباب البحار ، جارية باسم الله مجراها ومرساها ، ميممة نحو الأمصار النائية والثغور القاصية .

وقد مضى على مصر قرابة سبعين قرنا ، انتقلت فى خلالها من حكم الفراعنة الى البطالمة الى الرومان الى العرب فالمماليك فالعثمانيين حتى قيض الله لها ابنها البار الرئيس جمال عبد الناصر فأعاد اليها حريتها واستقلالها ، وهبت فى عصره ريح العرب من جديد وعلت كلمتهم ، فعمل على بعث الأمة العربية واعادة مجدها التالد حتى تبوأت مكانتها بين الدول العظمى .

لهذا وذاك رأيت أن أكتب عن البحرية المصرية فى العصر الاسلامى ، وقد اعتمدت فى الدرجة الأولى على ما ورد فى الأسفار المخطوطة التى تركها لنا أجدادنا العرب ، والتى أشرت الى بعضها من قبل ، فمنها استقيت المعلومات وتزودت بالرسوم والبيانات ، ولم أكتف بجمع المادة التاريخية والشرح والوصف للآلات وطريقة استخدامها فحسب ، بل حرصت كل الحرص على توضيح كل ذلك بالصورة والرسم ، معتمدة فى ذلك على المخطوطات المصورة ، وكذا الرسوم والنقوش الأثرية الواردة على الخشب أو الخزف أو النسيج أو المعادن وغيرها من التحف والآثار التى لا تزال باقية . ومن ثم فقد سميت مؤلفى هذا ، البحرية فى مصر الاسلامية وآثارها الباقية .

هذا وقبل أن أختتم هذه المقدمة لابد لى أن أذكر كلمة شكر وتقدير وعرفان بالجميل للأستاذ الفاضل توفيق أحمد البكرى ، مدير معهد المخطوطات بالجامعة العربية على ما أمدنى به من مخطوطات ومراجع كان من العسير الحصول عليها لولا معاونته الصادقة المخلصة ، كما أشكر للأستاذ رشاد المطلبى وجميع موظفى معهد المخطوطات على ما ألفيت منهم من عون كبير ، وأن أذكر بالشكر للأستاذ فؤاد السيد ، رئيس قسم المخطوطات بدار الكتب المصرية والأستاذ ابراهيم ناصف

رئيس قسم المراجعة بمجلس الأمة سابقا معوتنهما الصادقة . كما لا يفوتنى أن أتقدم بجزيل الشكر الى الأستاذ محمود العالم رئيس مجلس ادارة دار الكاتب العربى بوزارة الثقافة على معاونته الصادقة فى طبع الكتاب ، كما أشكر الأستاذ عبد السلام الشريف الذى يرجع اليه الفضل فى اخراج الكتاب فى هذا الثوب القشيب .

وقد ورد فى المثل المأثور .. نهاية الأوائل بداية المتأخرين .. وعلى الله قصد السبيل .

الجيزة فى مايو سنة ١٩٦٧ — سعاد ماهر

الباب الأول

البحرية في مصر قبل الإسلام



لقد صنعت فى أحضان وادى النيل وعلى ضفاف نهره المبارك أول السفن التى صعدت الى أعالى النيل وانحدرت الى أسفل أرجائه ، ولم تكتف بهذا المجال الضيق فخرجت باسم الله مجراها ومرساها تمخر عباب البحار والمحيطات وتجوب الثغور الدانية والموانى القاصية حتى تبوأت مصر مركز الصدارة فى سيادة البحار بين شعوب العالم القديم . وقد استطاعت مصر أن تحافظ على هذا المركز المرموق فى سيادة البحار قرابة سبعة آلاف عام ، رغم ما قاسته من المحن وما لاقته من صنوف العذاب من الدول الأجنبية التى توالت على حكمها فى فترات ليست بالقليلة . فلقد أعقب الحكم الفرعونى ، العهد البطلمى ، ثم الرومانى ، ثم فتحها العرب فى القرن السابع الميلادى ، فدخلت مصر فى دور جديد من تاريخها المجيد ، استعادت فيه ماضيها المجيد وبلغت فيه أساطيلها البحرية درجة أرهبت أعداءها ، ودعمت استقلالها ، ثم جعلت منها امبراطورية مترامية الأطراف .

دلت التنقيبات التى قامت بها الهيئات الأثرية حديثا على أن المصريين أول من قاموا ببناء السفن وركبوها فى الأنهار والبحار فى عصر ما قبل التاريخ ،

وكانت تلك الفلك بسيطة بدائيـــة فى أول أمرها ، فقـــد استعملوا جـــذوع [1] الأشجار للانتقال بها من ضفة الى أخرى من ضفاف نهر النيل ، ثم ربطوا الجذوع بعضها الى بعض وشدوا وثاقها بالأعشاب المتينة مثل البردى ، كونوا منها كتلا من الخشب أمسكوها بأيديهم ، كما أنهم استعملوا أقدامهم كمحركات يدفعون بها السفن . وهكذا أخذوا يطورون صناعة السفن ويدخلون عليها من التعديلات ، حتى أصبحت وسيلة طيعة لركوب الأنهار ثم البحار ، فقد جعلوا فى المراكب مقاعد ، واستعملوا قطعا من الخشب كبدالات للتجديف ، بدلا من استخدام أرجلهم ، ثم استعملوا بعد ذلك الفلك المجوفة التى عرفت باسم بورجيز [2] (Pirogues) . انظر لوحة رقم (١) .

وقد عثر على رسوم للسفن المصرية القديمة على كثير من الأوانى الخزفية ، وفى هذه الرسوم ظهر بوضوح احتواء السفن على الشراع ذى الشكل المربع الذى يلائم الملاحـــة فى نهر النيـــل حيث تهب الرياح عادة من الشـــمال فيتيسر للمراكب الاقلاع الى أعالى النيل ضد التيـــار والعودة منه بقليل من الجهـــد بواسطة عمود الجس (المدارة) ، كما عرف المصرى القديم الشراع المستطيل منذ عصر حضارة نقاده [3] الأولى (انظر لوحة رقم (٢)) . ويتضح من الرســـوم الكثيرة التى وردت على الفخار المعروف باسم decorated ware ، والذى ظهر فى حضارة نقاده [4] الثانية ، أن قوارب عصر ما قبل التاريخ كانت تتحرك بواسطة عدة مجاديف وصلت فى بعضها الى أكثر من عشرة على كل جانب ، وكان القارب يزود اما بقمرة واحدة أو بقمرتين . وفى هذه الحالة يقيمون مظلة بين القمرتين ، ويتضح

---

(١) يعارض عبد المنعم أبو بكر رأى الأستاذ : (Torr : Ancient Ships P. 11) فيقول : يبدو لى أن المصريين لم يستعملوا جذوع الأشجار فى أول عهدهم فى السفن بل استعملوا سيقان البردى الطويلة يربطونها إلى بعضها البعض ويصنعون منها قوارب طـــويلة بقيت مستعملة فى العصر التـــاريخى فى رحلات صيد السمك والطيور .

(٢) برستيد : تاريخ مصر من أقدم العصور (مترجم ص ٩٧) .

Poreux : Etudes de nautique égyptienne P. 13

(٣) Morgan : L'Age de la pierre en Egypte P. 33

(٤) Koster : Sie fahrten der Alten Aegypten P 27

من الرسوم أن القارب والقمرة قد استعمل فى بنائها سيقان البردى التى كانت البيئة المصرية تموج بأحراشها فى كل مكان .

وكانت السفن تحتوى على رسوم [1] ورموز لها معان ودلالات مختلفة ، بعضها دينى مثل رسم الدرع والسهمين المتقاطعين الذى يرمز الى الآلهة [2]، والبعض الآخر يدل على شارة اقليم بعينه ، مثل رسم الفيل ، ويقصد به غالبا جزيرة فيلة [3] التى تقع جنوبى أسوان . ولما أطرد كبر حجم المراكب استعمل الشراع المربع والمجاديف معا ، كما كانت بعض المراكب تضيف شراعا مثلثا [4] فوقها وخاصة السفن التجارية التى كانت أضخم فى البناء من السفن الحربية .

ولم تخل المراكب فى ذلك العصر المبكر من المظاهر الفنية ، فكما احتوى الشراع على بعض الرسوم ، كذلك زخرف جسم السفن بالنقوش والصور التى كانت تميز سفينة من أخرى أى انها كانت تحل محل الأسماء فى هذه الأيام ، ومعظم تلك الرسوم كانت عبارة عن صور محفورة وملونة للآلهة [5] . وقد عثر على

---

(١) فقد قام العالم الأثرى نيوبرى (Newberry) بجمع بعض العلامات التى وردت مرسومة على صوارى القوارب التى امتاز بها فخار حضارة نقادة الثانية ووجد أن معظم هذه العلامات خاصة كرموز بمناطق فى الدلتا ، ولذلك خرج بنظرية أن صناعة القوارب فى مصر بدأ وتطور فى الدلتا منذ حضارة نقادة الثانية سنة (٤٠٠٠ ق م) ولكن تيرى وجد قليلا من القوارب مرسومة على فخار حضارة نقادة الأولى سنة (٤٥٠٠ ق م) ومنها القارب المزود بشراع (السالف الذكر) وهذه حضارة خاصة بمصر العليا والنوبة السفلى فقط .

(٢) المعبودة « نيت » ظهرت كمعبودة رئيسية فى مناطق غرب الدلتا وكان يرمز لها بدرع وسهمين متقاطعين ومقر عبادتها منذ أول العصور مدينة سايس (صا الحجر) ولكن علاقتها مع « رع » هى علاقة مفاخرة نسبياً ولم تكن يوماً من الأيام أماً له لأن « رع » خلق نفسه من نفسه ولو أنه أحياناً يوصف بأنه ابن الآلهة Nwt ربة السماء .

(٣) يقول الدكتور عبد المنعم أبوبكر : أنه لا يذكر أن علامة الفيل وردت بين هذه العلامات .

(٤) ويقول أبو بكر : ولا أذكر أن المصرى استعمل الشراع المثلث قبل عصر الدولة القديمة . ولا أذكر أيضاً أن المصرى استعمل طريقة زخرفة جسم القوارب فى عصور فجر التاريخ بصور للآلهة أو بالنقوش ، فالمصرى فى ذلك الوقت لم يستطع التعبير عن آلهته بصور وكذلك لم يبدأ بالنقش إلا على لوحات الكحل ، وهى كثيرة ولكن لم يأت بينها صورة واحدة لأحد الآلهة .

(٥) Torr : Ancient Ships P 16

رسوم لسفن مصر السفلى ومصر الوسطى [1] وعلى كثير من الأوانى مما يدل على تقدم هذين الاقليمين فى الملاحة البحرية ، بخلاف مصر العليا التى كان نشاطها البحرى ضئيلا لسبيا فى ذلك العهد .

أما فى عهد الدولة القديمة فقد نشطت حركة السفن النهرية حتى بلغت الشلال الأول ، وكان ذلك فى عهد الملك مينا [2] أى قبل سنة ٣٢٠٠ ق . م تقريبا . وفى عهد الملك سنفرو أول ملوك الأسرة الرابعة ، قامت أول بعثة بحرية منظمة ، بلغ عدد سفنها أربعين سـفينة معرية ، سارت من الشـواطىء المصرية متجهـة نحو سواحل فينيقية لاستيرادأخشاب الأرز من لبنان (أنظر لوحة رقم ٣) ويقال أن طول المركب كان يبلغ فى ذلك الوقت مائة وسبعين [3] قدما تقريبا (أى حوالى ستة وخمسين مترا تقريبا) وكانت تلك السفن بعضها يجوب نهر النيل والبعض الآخر يتجر مع الأقطار الشمالية (أنظر لوحة رقم ٤) كذلك توغلت السفن المصرية فى البحر الأحمر [4] حتى بلغت بلاد بونت (Pouanit) (الصومال الحالية) وكذا جنوب شبه الجزيرة العربية المعروف باسم (Arabic Felix) لاستيراد البخور والعطور وغيرها من منتجات تلك الأقاليم . وكانت تلك السفن تشبه السفن النيلية من حيث التخطيط العام ، غير انها تكبرها فى الحجم والوزن حتى تستطيع أن تقاوم أمواج البحر وهياج الريح [5] وتدل السفن التى عثر عليها حديثا فى منطقة الأهرام على المام

---

(١) Morgan : Ethnographie prehistorique P 34

(٢) هنرى برستد : تاريخ مصر ص ٧٥ .

(٣) سليم حسن : مصر القديمة ، جـ ١ ص ٢٨٤ ، جـ ٢ ص ٢٢٦ برستد نصوص مصرية قديمة ١ ص ١٤٦ .

ليس هناك من دليل يقول بأن طول مركب سنفرو بلغ ١٧٠ قدماً (عبد المنعم أبو بكر) .

(٤) Maspero : De quelque navigation des Egyptiens sur les cotes de la mer Erythrée IX

(٥) هناك اختلاف كبير بين السفن التى تجوب البحار وتلك التى تجوب النيل ، والأولى كانت تتميز بكتل خشبية تبدو نهايتها فى جوانب السفينة ، كما كانت تتميز بحبل سميك يربط بين مقدمة السفينة ومؤخرتها ، ويستند على قوائم خشبية من الطرفين أشبه ما تكون بالشوكة وفائدة هذا الحبل أنه كان يقوى جسم السفينة ويجعله أكثر مقاومة لأمواج البحر وكلما اشتدت الأمواج قصروا طول الحبل بطريقة لفه على بعضه البعض بقائم خشبى مثبت عند الوسط (عبد المنعم أبو بكر) .

المصريين الدقيق بفن بناء السفن وتفوقهم فى هذا الميدان ويتضح ذلك جليا من سفينتى الملك خوفو التى يبلغ طول الواحدة منها (٢٠ر٤٣ مترا)[١] .

كذلك عنى الفراعنة بانشاء جهاز ادارى يتولى الاشراف على الشئون البحرية عرف باسم (ادارة بناء السفن) ، وجعلوا الأسطول الحربى تابعا (لمصلحة الحربية) ، كما عنوا بتحصين الموانى والثغور باقامة القلاع والحصون . وفى عهد الملك بيبى الأول أحد ملوك الأسرة السادسة أرسلت حملة بحرية بقيادة أونى (Ouni) قاصدة شواطىء فلسطين وفينيقية لتأديب القبائل التى اعتدت على حدود مصر الشرقية ، ويصف أونى [٢] نفسه ما قامت به تلك الحملة فيقول : « أبحرت فى سفن البحر ومعى فصائل من الجنود ونزلت خلف مرتفعات الجبال الواقعة شمالى بلاد سكان الرمل ، وعندما سار هذا الجيش على المرتفعات سرت وقبضت على الثوار بأكملهم وقبضت على كل العصاة » .

وتعد هذه الحملة أول غزوة بحرية فى تاريخ العالم ، اشترك فيها الجيش والأسطول ، وقد برهن المصريون فيها على مقدرتهم على ركوب البحر وتحكمهم فيه فاستطاعوا أن يحموا فيالق الجيش ويكسبوا المعركة .

ومن المعارك البحرية الهامة التى حدثت فى عهد الدولة القديمة ، تلك الحملة النيلية التى حدثت فى عهد الملك خيتى [٣] الثالث ضد الأمير (اتتف عا) زعيم

---

(١) عثر حتى الآن على خمسة سفن للملك خوفو ، ولم يعثر إلا على الجسم الخشبى الكامل لواحدة فقط وتصل فى طولها ٢٠ر٤٣ متراً .

وهناك ثلاثة عثر عليها (Reisner) عام ١٩٢٤ وكانت حفراتها خالية تماماً من أى أثر من الآثار الخشبية للمراكب .

ثم هناك خامسة لا تزال ترقد فى حفرتها منتظرة الكشف عنها الذى لن يبدأ إلا بعد الانتهاء من وضع المركب السالفة الذكر فى متحفها الذى كاد ينتهى .

(٢) هنرى برستد : تاريخ مصر ص ٨١ ، سليم حسن ج ١ ص ٣٧٣ بينما يقول أبو بكر : لم يذهب أونى إلى فينيقيا بل استعمل الأسطول لنقل فرق من الجند إلى شاطىء فلسطين ومهاجمة العدو من الخلف .

(٣) خيتى : أحد ملوك الأسرة العاشرة ، وعصره يدخل فيما يصطلح على تسميته عصر الاضمحلال الأول .

طيبة ، فقد جاء وصف هذه المعركة منقوشا على مقبرة أمير أسيوط حليف الملك « جاء اتنف كأنه الفهد المفترس بجيش مؤلف من أحلافه ، فخرجت لملاقاته ولم أتوان لحظة واحدة عن منازلته فى سفنى ، وقد حاولت استخدام ريح الشمال وريح الجنوب وكذلك الريح الشرقية والريح الغربية حسب الأصول الجوية ، وقد انتهت هذه الحرب بأن غرق العدو وسفنه فى النيل وكانت جنوده تلوذ بأهداب الفرار كالثيران عندما تهاجمها الحيوانات المتوحشة رافعة ذيولها الى الأمام » (١) .

وفى عهد الدولة الوسطى ، كان الأسطول المصرى قد ثبتت أقدامه فى حوض مياه البحر الأحمر ونشطت الملاحة التجارية مع بلاد بونت حتى ألف أهلها رؤية المصريين ، وكثر فى الأدب المصرى ذكر القصص التى تحكى ما رآه الملاحون فى تلك البلاد ، ومن أظرفها قصة الملاح الغريق التائه (٢) ، التى تصف ما صادفه ملاح مصرى من مشاق وصعاب فى رحلته الى بلاد بونت . وقد عثر على كثير من السفن الجنائزية التى ترجع الى عصر الدولة الوسطى ، وهذه السفن مركبة (٣) من ألواح مثبتة بدسر (٤) على عيدان صغيرة من الخشب مقوسة من الداخل كأنها القفص الصدرى ولكل منها سطح وفى مؤخرتها قائمان مستقيمان توضع عليهما المجاديف التى كانت تحل محل الدفة (٥) .

وقد وصلت البحرية المصرية فى عهد الدولة الحديثة أوج عظمتها ، اذ تمرس المصريون فى ركوب البحـــر ، وأحكموا الدراية بفنـــونه وثقافته حتى دخلت الاصطلاحات البحرية وما يجرى فيه الفلك وما يتصل به فى رسائلهم الأدبية ، وفى العبارة التى وصف بها المهندس (انينى) الملكة حتشبسوت كما جاء منقوشا على جدران معبد الدير البحرى ، ما يدل على ذلك ، فهو يقول « ان الملكة حكمت

---

(١) سليم حسن : جـ ١ ص ٤٢١ .

(٢) Boreux : Etudes de nautique égyptienne P 63

(٣) Torr : Ancient Ships P 54

(٤) الدسر جمع دسار ، وهو خيط من الليف تشد به ألواح السفينة ، والدسراء السفينة لأنها تدسر الماء بصدرها أى تدفعه .

(٥) استعمل المصرى الدفة على أساس شكل المجداف منذ أول العصور .

البلاد بارادتها وحدها فطأطأت لها مصر رأسها طائعة أوامرها ولا غرابة فى ذلك فانها من السلالة المقدسة العظيمة الخارجة من صلب الآلهة ، فكانت بمثابة جعل مقدم السفينة فى البلاد الجنوبية ووتد مرسى السفينة عند أهالى الجنوب وجعل مؤخر السفينة فى البلاد الشمالية » [1] .

ومما لا شك فيه ان موقع مصر الجغرافى وما حباها الله به من نعم طبيعية كان له أثر فعال فى تقدمها البحرى فانه يحدها شمالا البحر الأبيض المتوسط ، وشرقا البحر الأحمر ، ويخط وسطها نهر ميمون الغدوات ، مبارك الروحات ، يجرى بالزيادة والنقصان كجرى الشمس والقمـــر ، وكان للملاحة شأن عظيم قال عنه الأستاذ بورو [2] فى كتابه الملاحة البحرية ان الملاحة لعبت فى مصر دورا هاما فى مختلف عصـــورها التاريخية ، حتى أن عـــددا كبيرا من المســـائل الســـياسية والاقتصادية والدينية ، التى كانت تبين بوضوح حسن سير الادارة فى هـــذه البلاد التى خلقها نهر النيل ، كان ذلك يتوقف أو بعيد على القارب والسفينة .

هذا ولا يخفى علينا ما كان للديانة من دور هام وفعال فى حيـــاة المصريين القدماء ، كما كان للملاحة أثرها فى معتقداتهم وشعائرهم الدينية ، فقد كان الاله رع [3] يسير فى الفجر فى سفينة الصباح ، وعند غروب الشمس يسبح فى سفينة الليل ، أما النجوم فكانت تسبح فى قواربها الخاصة . كذلك كان للموتى قوارب لخدمتهم ، ولذا كانت توضع لهم نماذج منها فى مقابرهم .

وقد عثر على مقبرة بالقرب من مدينة ايليثيا [4] (Elethya) فى صـــحراء مصر الشرقية ، على جـــدرانها نقوش تدل على أن صـــاحبها يدعى أحمس (Ahmosis) ابن ابانا الذى كان يعمل رئيسا للنوتية فى حكم الملك أحمس الأول واشترك فى الحروب البحرية التى وقعت فى عهده .

---

(١) برستد : تاريخ مصر المعرب ص ١٧٨ . Marette : Dier-El-Bahari P 119

(٢) Boreux : Etudes de nautique Egyptienne vol I P 7

(٣) La Roncière : Histoire de la Nation Egyptienne T I, P 7

(٤) Gauthier : Precis de l'histoire de l'Egypte T II, P. 115

وقد استطعنا أن نستخلص بعض المعلومات عن سفن الأسطول المصرى فى عهد الدولة الحديثة ، وأسمائها من ترجمة حياة القائد البحرى السابق ذكره (أحمس ابن ابانا) ، فقد ذكر أسماء السفن التى تولى قيادتها . وتدل هذه الأسماء على أن سفن الأسطول تعرف بأسماء خاصة بعضها مأخوذ من أسماء المدن والأقاليم ، وأخرى رمزية للدلالة على القوة ، كما يستفاد انه كان للدولة أكثر من أسطول ، اذ كان يوجد واحد للوجه القبلى وآخر للوجه البحرى ، فقد جاء فى هذه الترجمة « قضيت أيام شبابى فى مدينة نخب [1] وكان أبى قائدا فى جيش الملك فى القطرين البحرى والقبلى ، وكان يسمى باباں رونيت ، ولما توفى خلفته فى سفينة تسمى (الثور) [2] وذلك أيام الملك أحمس الأول . وكنت اذ ذاك شـابا لم أتزوج ، فلما تزوجت وصارت لى أسرة نقلت الى الأسطول الشمالى [3] اذ أنسوا فى شجاعة واقداما ، وكنت أتبع الملك حيثما تنقله عربته . ولما حاصر الملك مدينة أورايس [4] أظهرت بسـالة عظيمة وأنا أحارب عـلى قدمى فعيننى الملك بالسفينة المسماة (ضوء منف) [5] .

ثم حارب الملك فى مياه ترعة بزديكو جهة أورايس ، وقد حاربت وقتئذ بيدى فأحضرت يدا مقطوعة من رجال العدو برهانا على شجاعتى واقدامى ، فبلغ ذلك رسول الملك فأنعم على جلالته بعد ذلك بوسام الشجاعة الذهبى .

أما الانتصارات الحربية الحاسمة التى أحرزها الأسطول المصرى فى الدولة

---

(١) برستد : نصوص مصرية قديمة جـ ٢ فقرة ٧ : نخب هى مدينة الكاب كانت تقع شرق النيل بين إسنا وأدفو .

(٢) جاءت فى ترجمة (History of the Pharos, Weigall A.) جـ ٢ ص ٢٤٣ (باسم الثور) بينما يترجمها برستد : تاريخ مصر ص ١٤٧ (باسم القربان) .

(٣) تدل هذه العبارة على أن الأسطول الشمالى كان أقوى ولعل ذلك يفيد أنه كان يعمل فى البحر الأبيض .

(٤) أورايس : صان الحجر الحالية وتقع فى الشرقية واتخذها الهكسوس عاصمة لهم ثم أتى رمسيس الثانى واختار موقعها لتشييد عاصمته الجديدة المعروفة باسم « بر ومسو » .

(٥) جاءت فى ترجمة (Weigall) متوج فى منفيس أما (برستد) فترجمها (ضوء منف) .

الحديثة فقد حدثت فى عهد الملك تحتمس الثالث ، الذى قام بعدة غزوات استولى فيها على بلاد الشام وسواحل فينيقية وعلى جميع موانى شرق البحر الأبيض حتى وصل الى جزائر بحر ايجه .

وقد جاء فى وصف الغزوة الخامسة التى قام فيها بأسطوله الضخم للاستيلاء على المدن الشمالية ما يلى : « لقد نقل تحتمس معداته الحربية على ظهر مراكبه ، فاستولى على أسطول العدو الرابض فى تلك الموانى ، ثم زحف بجيشه الى داخل البلاد فتسابق حكامها الى تقديم ولائهم وخضوعهم لملك مصر وفى أيديهم الجزية ، وبذلك استطاع تحتمس ، بفضل قوة أسطوله الاستيلاء على شواطىء فينيقية الشمالية واتخذ منها قاعدة بحرية لغزو البلاد المجاورة [١] . ويؤيد هذا ما جاء فى ترجمة أحد قواد تحتمس البحريين (ديچوتى) الذى قال : انه عين حاكما عاما على الأقطار الشمالية بما فيها جزر البحر الأبيض المتوسط ، ومنها جزيرة قبرص [٢] التى فرض على أهاليها دفع ضرائب سنوية . وقد طرب المصريون وفرحوا فرحا شديدا لتلك الانتصارات العظيمة التى أحرزها تحتمس الثالث حتى أن كهنة آمون وضعوا أنشودة فى مدح تلك الانتصارات ونسبوها الى معبودهم ، وقد نقشت هذه القصيدة على معبد الكرنك فى الأقصر جاء فى ترجمتها : هأنذا قد جئت أبحث لك أن تضرب بلاد الشرق ، فان كل بلاد الخفيتو (Kafti)[٣] ، (Asi)[٤] فى غاية الفزع منك لأنك كنت كالثور ذى القرنين الممتلىء قوة وجراءة ولا يستطيع أحد الوقوف أمامه .

وفى عهد الملك رمسيس الثانى استولى الأسطول المصرى على سواحل البحرين الأبيض والأحمر ، كما اشتبك فى معارك حاسمة مع أسطول الشعوب الهندية [٥]

---

(١) برستد : نصوص مصرية جـ ٢ فقرة (٤٦٠) .

(٢) تكتب قبرص فى معجم البلدان العربية (قبرس) ياقوت جـ ٧ ص ٢٢٦ ، أبو المحاسن جـ ١ ص ٢٠٠ الفيروزابادى جـ ٢ ص ٢٣٦ .

(٣) Kaftiu هى كريت : التاريخ اليونانى — دكتور عبد اللطيف أحمد على ص ١٦٧ .

(٤) (Asi) قبرص Maspero: Histoire ancienne de peuple dc Ponieut p. 239

(٥) Champollion-Figeae : Egypte ancienne, P. 168

التى كانت كثيرا ما تنهك حرمة شواطىء مصر الشرقية والجنوبية . فقد خرج رمسيس الثانى فى أسطول قوامه (٤٠٠) سفينة حربية ، وبدأ بالاستيلاء على بلاد الحبشة ثم أبحر من البحر الأحمر الى الخليج العربى بعد أن هزم الشعوب التى كانت تقطن جزر البحر الأحمر وسواحله ، حتى وصل الى منطقة نهر الجانج (Gange) بالهند ، حيث اشتبك مع السفن الهندية [١] . وقد ذكر الأستاذ فارير [٢] (Farrère) وصفا دقيقا لهذه المعركة جاء فيه « قد اشتبك الأسطول المصرى مع السفن الهندية ورمى المصريون الحبال المزودة بالخطافات والسنار على مركب العدو لجذبها اليهم ، وتبادل الفريقان الأحجار والسهام وهجم المصريون على ظهر المراكب الهندية واستعملوا الأسلحة البيضاء فذبحوا الكثير من رجالها ووقع الباقون فى الأسر .

ومن أعظم المعارك البحرية التى سجلها التاريخ فى تاريخ مصر القديمة تلك الموقعة التى حدثت فى عهد الملك رمسيس [٣] الثالث من ملوك الأسرة العشرين ، فقد حدث أن زحف سكان جزر [٤] البحر الأبيض المتوسط بأسطولهم على جزيرة قبرص ولما لم يجدوا مقاومة تذكر احتلوها . وقد دفعهم هذا الانتصار السريع الى التجرؤ على غزو مصر ، فيمم أسطولهم صوب مصر . وكانت تلك الشعوب تتكون من أهالى بلست[٥] وثيكل (صقلية) وشكلش ودنان ووشواش ، وقد استطاعت

---

(١) Gauthier : Précis de l'histoire d'Egypte II, P. 182

(٢) Farrière : Navires, P. 129

(٣) برستد : تاريخ مصر ص ٢٤٠ . ، Maspero : Histoire ancienne, P. 239

(٤) يعارض الدكتور عبد المنعم أبو بكر هذا الرأى فيقول : « شعوب البحر » هؤلاء كانوا سكان جزر بحر إيجه ولم يقوموا بغزو لأى منطقة بل فى الواقع هاموا على وجوههم أمام تزايد مجموعات الشعوب الهندوأوروبية التى وصلت إلى بلاد البلقان آتية من الشمال الغربى (وهم الذين ظهروا فى التاريخ فيما بعد تحت اسم الإغريق) وكانت شعوب محبة للقتال واتصفوا بالشدة والقسوة ، فاضطر أهل البلاد الأصليين إلى الهجرة ، بعضهم وصل إلى آسيا الصغرى ومنها إلى سوريا وفلسطين متنقلين على عرباتهم الخشبية ، والبعض الآخر هام على وجهه بقواربه فى البحر المتوسط ونزلوا فى شمال إفريقية واتحدوا مع المشواش ووصلوا إلى حدود مصر الغربية وهاجموا مصر فى عصر مرنبتاح ثم فى عصر رمسيس الثالث .

(٥) ويقول الدكتور عبد المنعم أبو بكر :

هذه الشعوب رغم تباينها أن تستولى على بلاد الحيثيين ، شمالى سوريا ، حتى وصلوا مدينة قرقميش (Carcamish) الواقعة على نهر الفرات ، ومنها زحفوا على أرواد (Arvad) ، ثم الى سواحل فينيقية حتى وصلوا الى مملكة عامور على نهـر العـــاص (Oronte). ولما علم رمسيس الثالث [1] بأمر هذه الحملة ، بادر باعداد العدة لصد هجوم أعدائه فحصن الحدود وجهز أسطولا ضخما على وجه السرعة ووزع مختلف الوحدات على موانى وثغور مصر الشمالية حتى اذا ما اكتملت معدات قواته البحرية والبرية تولى بنفسه قيادتها الى سوريا ليصـــد زحف أعـدائه . (انظر اللوحة رقم (٧)) .

ويرجح علماء الآثار أن الموقعة التى دارت بين الطرفين قد حدثت بالقرب من (قلعة رمسيس) وسميت فيما بعد (قلعة سترابون) ثم عرفت فى العصر البيزنطى باسم القيصرية [2] . وقد دارت فى عرض البحر معركة بحرية حامية الوطيس بين الفريقين أسفرت عن هزيمة الأعداء واغراق سفنهم قبل أن تصل الى الشاطىء وذلك بفضل مهارة رمسيس الثالث الحربية ، فقد احتاط للأمر فوضع قوة برية على

---

١ — بلست : هذا الإسم هو الذى ورد فى العهد القديم تحت اسم « فلسط » الذى اشتق منه فيما بعد اسم فلسطين .

٢ — ثيكلت } صقلية
٣ — شكلش }

٤ — وشواحش : مشواش وهم سكان شمال إفريقيا ولم يهاجموا مصر من الشمال بل اتحدوا مع شعوب البحر وهاجموا مصر من الغرب ، ولاشك أن المشواش كانوا من القبائل التى ظهرت فيما بعد وهم الذين استقروا فى مدينة أهناسيا ومنهم الرؤساء الحربيون الذين أخذوا « ما » Ma وانحدرت منهم الأسرات ٢٣ ، ٢٤ من الليبيين .

(١) أما معركة رمسيس الثالث الحربية فقد حدثت بينه وبين هؤلاء الشعوب التى أتت فى قواربها فى السنة الخامسة من حكمه عن طريق الغرب وأتى بعضهم براً وتجمع الكثيرون منهم فى مراكبهم ، ولعل أهم العناصر التى أتت براً كانوا المشواش وساعدهم فى الهجوم شعوب البحر فى مراكبهم .

ثم هناك معركة أخرى فى العام السادس من حكم نفس الملك . وكانت معركة دارت أيضاً فى البر والبحر ولا تزال مناظرها وخاصة مناظر المعركة البحرية مسجلة على جدران معبـــد مدينة هابو بالأقصر (أنظر لوحة رقم ٧) .

(٢) Maspéro : Histoire ancienne des peuples de l'Orient, P. 169
Lwedig : La Méditerranée, P. 217

الساحل المقابل للمعركة البحرية وأخذت تصوب سهامها وأسلحتها الى رجال أسطول العدو ، ويقال أن رمسيس [١] نفسه اشترك مع قواته البرية . ثم تقدم الأسطول المصرى [٢] نحو السفن الأجنبية وأنقض على وحداتها وفتك برجالها فانتشر الذعر بين صفوفهم واختل نظامهم ، فألقوا بأسلحتهم فى البحر وسحب الأسطول المصرى سفنهم مقلوبة الى الساحل بعد أن تكدست ظهورها بجثث القتلى ثم ألقيت حمولتها فى البحر قربانا على الانتصار . (انظر لوحة رقم (٧)) .

وقد عثر فى النقوش التى ترجع الى عصر رمسيس الثالث على صور ، تدل على أن البحرية المصرية كان لها قوانين [٣] ونظم تدل على حضارة راقية بلغت أسمى درجات الرقى الانسانى اذ تبين الصور رمسيس وجنوده على ساحل البحر فى حين تقاتل سفنه العدو فى عرض البحر ، فلما غرقت مراكب الأعداء وتسابق بحارتها الى القفز فى الماء بادر الجنود المصريون بالقاء أنفسهم فى البحر لانقاذ أعدائهم المستلسمين واعانتهم على النجاة . وكان من نتائج هذه الموقعة الحربية التى عرفت باسم (عامور) ان استعادت مصر مجدها التالد الذى ظفرت به منذ رمسيس الثانى ، وانقطع غزو أهل جزر بحر ايجه وأهل سردينية والصوريين والآخيين على شواطىء مصر ، كما أوقف هجرة الآسيويين الى وادى النيل ولم يأذن فرعون مصر لغير الفلسطينيين باقامة فى سوريا [٤] .

ويحدثنا تاريخ مصر فى العصر الفرعونى عامة والدولة الحديثة بصفة خاصة عن بعض القواد البحريين الذين كان لهم شأن يذكر فى ذلك الحين ، فيذكر منهم القائد (ينشا) الذى أظهر بطولة وتفوقا فى عهد الملك أحمس الأول فى قيادة السفن فأنعم عليه الملك بضيعة زراعية تبلغ مساحتها ثلاث عشرة أرورة [٥] وجعل ملكيتها وراثية فى أسرته [٦] .

---

(١) برستد : تاريخ مصر ص ٢٧٥ نصوص مصرية فقرة ٤٧٧ .

(٢) Farrére : Navire, P. 133

(٣) Coussim : Institution militaires et navales, P. 219

(٤) برستد : تاريخ مصر ص ٣٩٤ .

(٥) الأروره : وحدة قياس زراعية تبلغ ١٫٨٠٠ متر مربع .

(٦) Kees : Kulturgeschichte des Alten Orients, I Egypten, P. 92

كذلك كان القائد (آونى) أمير البحرية فى عهد الملك بيبى الأول من القواد العظام فقد قاد حملة الى فلسطين وحملة أخرى الى بلاد النوبة والى محاجر مصر الوسطى فى عهد الملك مرن رع . ولعل أعظم القواد شـأنا فى ذلك العهد القائد (نحوتى) [٢] ، فقد كافأه فرعون مصر تحتمس الثالث على انتصاراته الباهرة فى البحار ، بتعيينه حاكما عاما على الأقطار الشمالية التى كانت تضم جزر البحر الأبيض المتوسط الى ما وراء بحر ايجة .

وقد ساعد وجود أسطول بحرى قوى لمصر ، على أن يكون لها أسطول تجارى عظيم يقوم بتصدير الحاصلات المصرية ، كما يستورد حاصلات البلاد الأخرى ، فكان المصريون يصدرون الخزف والزجاج والكتان والبردى ، فقد وجدت آثارها فى جزيرتى قبرص ورودس [٣] . كما كانوا يستوردون الزيوت من كريت ، ومن النوبة والسودان الذهب وريش النعام والأبنوس والعاج والجلود ، ومن الصومال وما وراءها المر وأنواع الصمغ والروائح العطرية والأخشاب ذات الروائح الزكية ، أما بلاد الشام فكانوا يجلبون منها خشب الأرز وينقلون من شبه جزيرة سيناء المعادن والأحجار الكريمة .

وقد سجلت لنا الآثار المصرية بعض الواردات التى أحضرها الأسطول التجارى ، فقد نقش على جدران معبد الدير البحرى ، بيان عن البعثة التجارية التى أرسلتها الملكة حتشبسوت الى بلاد بنت . وقد ذكر بعض المؤرخين [٤] ان عـدد سفن الأسطول بلغ خمسة مراكب وعليها مائتان وخمسون بحارا . وقد جاء فى ترجمة النص أن الملكة حتشبسوت عهدت الى رئيس ماليتها (نحسى) [٥] قيادة تلك

---

(١) برستد : تاريخ مصر (تعريب ص ٣٩٨) .

(٢) Ludwig : La Méditerrannée, P. 253

(٣) Koster : Schiffahrt und Handels verkehr, P. 125

(٤) برستد : نصوص مصرية قديمة ج ٢ فقرة (٢٥٧) ، عبد المنعم أبو بكر ، المجمل فى التاريخ المصرى ص ٥٢ .

(٥) Maspero : De quelques navigations des Egyptiens sur les côtes de la mer. P. 213

البعثة ، وزودته بكل ما يلزم من الأدوات اللازمة لشحن حاصلات تلك البلاد ، كما حملته بكثير من الهدايا من المحاصيل والصناعات المصرية . ويقول النص : ان الملكة قدمت القرابين الى معبودات الهواء ليتفضلن على أسطول الملكة بالرياح الطيبة فى أثناء رحلته . ولما وصلت السفن الى بلاد بونت خف ملكها لاستقبال قائدها تتبعه زوجته البدينة ، وأطفالها الثلاثة قائلا لهم : « لم أتيتم الى هـــذه الأرض التى جهلها من سبقكم من المصريين ؟ هل نزلتم من السماء أو ركبتم السفن فى البحر الموصل الى الأرض المقدسة !! (الصومال) [1] . وقد سر سرورا عظيما بالهدايا المصرية وأمر بربط السفن قريبا من الشاطىء ، ثم أنزلت الممرات الخشبية وأفرغت محتوياتها ثم شحنت بحاصلات الصومال مثل الأخشاب العطرية وأخشاب المر والعاج والأبنـــوس والكحل فضلا عن القردة والكلاب وجلود الحيـــوانات المفترسة مثل النمور وبعض أهالى الصومال وأولادهم من العبيد [2] . (انظر اللوحة رقم (٥)) .

ومن الأعمال المجيدة التى قامت بها الملكة حتشبسوت فى سبيل تسهيل مهمة الأسطول التجارى حفرها قناة [3] وادى الطميلات التى وصلت النيـــل بالبحر الأحمر . وقد أعاد حفرها الملك سيتى الأول عندما طمرتها الرمال ، كما حفرها للمرة الثالثة ابنه رمسيس الثانى . كذلك اقتضت مصلحة الأساطيل الحربية الكبيرة التى كانت تجوب البحار والمحيطات من الشمال الى الجنوب وبالعكس ، توصيل البحرين الأبيض والأحمر وقد ساعد على ذلك القناة الموصلة من النيل .

وكما كان للأساطيل الحربية ادارة ودواوين معينـــة كان كذلك للأساطيل التجارية رقابة وادارة منظمة فقد خصص للموانى كتاب مهمتهم تدوين كل ما يصدر وما يرد من البضائع ، وكانت الدولة ترسل مع البعثات التجارية الكبيرة رئيس

---

(١) برستد : نصوص مصرية قديمة جـ ٢ فقرة (٢٥٧) .

(٢) Maspero : De quelques navigations. Maspero : Histoire ancienne de peuples de l'Orient, P. 232

(٣) يعزو الإغريق خطأ حفر تلك القناة إلى سيزوستريس من ملوك الأسرة الثانية عشر .

حسابات ليقوم بالرقابة المالية الدقيقة فى تسجيل الصادر والوارد ، فقد ورد على النقوش اسم رئيس حسابات السفن التى أرسلها الملك بيبى الثانى الى بلاد بونت وكان اسمه (بيبى نخت)[1] . هذا بالاضافة الى حاملى الأختام المقدسة الذين كانوا يصحبون البعثات البحرية ، كما كان يلازمها كتاب من ادارة القيودات ، وفى بعض الأحيان كان يصحب البعثة بعض القضاة وتجريدة عسكرية لحمايتها وفض مشاكلها التى تنشأ أثناء رحلتها [2] .

---

(١) سليم حسن : مصر القديمة ج ٢ ص ٢٨ .

(٢) Köster : Seefahrten der Alten Aegypten, P. 165

البحرية في عصر البطالمة

كانت القواعد الأساسية التى وضعها البطالمة لسياستهم الخارجية ، هى المحافظة على استقلال مصر أولا ، ثم العمل على أن تكون فى مركز الصدارة بالنسبة للعالم الهلينستى فى مضمار السياسة والاقتصاد على السواء . وكانت وسيلتهم لتحقيق تلك الأهداف هى السيطرة على بحر ايجة ، واحراز السيادة على البحر الأبيض المتوسط ، وبذلك تسيطر مصر على الطرق التجارية فى العالم القديم . وقد نجح بطليموس الأول فى بسط نفوذه على بحر ايجة ، ولما تولى بطليموس الثانى عمل على دعم نفوذه هناك أيضا ، الا أنه رأى أن السيادة على بحر ايجة لا تكسب مصر الا نفوذا جزئيا عليه من الناحيتين الاقتصادية والسياسية ، لذلك حاول أن يبسط نفوذه على شواطىء آسيا الصغرى والاستيلاء على المدن التجارية الكبرى الواقعة على مضايق الدردنيل وبحر مرمرة والبسفور والشواطىء الجنوبية للبحر الأسود[1]. وكان البطالمة يرون أنه من الضرورى اذا أرادوا الاحتفاظ بمثل هذه السيادة أن

---

(١) ابراهيم نصحى : دراسات فى تاريخ مصر فى عهد البطالمة ص ٩٦ .

يدعموا نفوذهم فى أهم الموانى الاغريقية [١] مع العمل على حماية حدود مصر الغربية ، فاستولى بطليموس الأول على برقة [٢] بمجرد مجيئه لمصر ، ومنذ ذلك الوقت حرص هو وخلفاؤه على الاحتفاظ بهذا الاقليم . ولم تقف أطماع البطالمة وطموحهم عند حد الاستيلاء على البحار والموانى الشمالية فحسب ، بل اتجه اهتمامهم كذلك الى البحر الأحمر ، فعملوا على تنشيط علاقتهم التجارية مع الموانى الشرقية والجنوبية [٣] (انظر لوحة رقم (١٦)) .

وكان من الطبيعى أن يعتمد البطالمة اعتمادا كبيرا على قوتهم البحرية ، لذلك احتل الأسطول مكان الصدارة بين قواتهم فوجه الملوك الأربعة الأوائل ، الذين بلغت الدولة فى عهدهم أوج عظمتها وامتدت فتوحاتهم من أقصى الشمال الى أقصى الجنوب عنايتهم الى انشاء أسطول بلغ أقصى قوته فى عهدهم [٤] . فقد قال ابيانوس (Appieus) فى احصائه لقوات مصر البحرية فى عهد بطليموس الأول : ان مصر كانت تمتلك أسطولا مكونا من خمسمائة سفينة كبيرة وألفى سفينة صغيرة ، وثمانمائة نقالة صغيرة للنزهة [٥] ، كما ذكر المؤرخ السكندرى كاليكسينوس [٦] ، أن قوة الأسطول المصرى فى عهد بطليموس الثانى بلغت ثلثمائة وستا وثلاثين سفينة حربية .

وفى سبيل توسيع رقعة الدولة ومد نفوذها السياسى والاقتصادى على البحار الشمالية والجنوبية خاض الأسطول المصرى كثيرا من المعارك البحرية ، كان أهمها سلاميس سنة ٣٠٦ ق . م ، فقد أثار استيلاء بطليموس الأول على برقة التى كانت ولاية يونانية ، غضب زميله برديكاس فجاء الى مصر على رأس جيش جرار لكى يوقف أطماع بطليموس ويلزمه حدود ولايته مصر ، ولكن برديكاس قتل قبل أن

---

(١) Bevan : History of Egypt under the Potolemic dynasty, P. 22

(٢) Bauché-lecher : Histoire des Lagides, P. 17

(٣) ابراهيم نصحى : تاريخ مصر فى عصر البطالمة ص ٣٩١ .

(٤) Les Gnier : Les Institutions militaires de l'Egypte, P. 25

(٥) Appen, Prooen (10)

(٦) Callixène : Athen (203)

يعبر فرع النيل الشرقى ، وهكذا أصـبح بطليموس يملك مصر ولوبيا . ولكنه لم يقنع بهما ، بل خرج بأسطوله الى شرق البحر الأبيض المتوسط سنة ٣١٨ ق . م واستولى على فلسطين ودخل بيت المقدس واستولى عليها سنة ٣١٩ ق . م . ولما رأى انتيجون (Antigone) حاكم فريجية [١] ، ان أطماع بطليموس لن تقف عند حد ، خاف على ولايته ، وهجم على سورية سنة ٣١٥ ق . م ، وانتزعها من بطليموس وبسط نفوذه على كل سواحل بلاد الشام حتى وصل الى غزة . ولكن بطليموس لم يستسلم بعد هذه الهزيمة ، فأخذ يعد العدة لاسترجاع ما فقده ، خاصة وأن أسطوله كان لا يزال سيد البحار ، فعمل على أن تكون له قاعدة بحرية فى شرق البحر الأبيض المتوسط قريبة من شواطىء سوريا ، وأعد حملة بحرية كبيرة بقيادة سيلوكيس (Séleucus) استولت عـلى قبرص وأعلن ضـمها نهائيا الى ملكه سنة ٣١٣ ق . م . ومن قبرص استطاع استرجاع سوريا وفلسطين من يد عدوه (أتيجون) منتهزا فرصة سفره منها وتركه ولده ديمتريوس (Demetrias) وهو شاب فى العقد الثانى من عمره ، فقاد سيلوكيس حملة كبيرة استولت على البلدين بعد أن التحم الجيشان فى موقعة غزة المشهورة [٢] سنة ٣١٢ ق . م . وكان من نتائج هذا الانتصار أن عاد سلطان بطليموس على تلك الجهات ، كما مهدت الطريق أمام القائد سيلوكيس لاحتـلال بابل وانشاء الامبراطورية السلوكية فى بلاد ما بين النهـرين [٣] .

وبعد استيلاء بطليموس الأول على قبرص وانتصاره فى موقعة غزة ، أخـذ أسطوله يمخر عباب البحر الأبيض المتوسط وينتزع بعض موانى آسيا الصغرى ، كما أنزل سنة ٣٠٨ ق.م. بعض جنوده فى بلاد اليونان وخاصة فى كورنثا وجزر سيكلاد (Cylades) فى بحر ايجة [٤] .

وقد أثارت هذه الأعمال بطبيعة الحال أتيجون حاكم ولاية فريجية ومنافس

---

(١) فريجية ولاية يونانية تقع وسط آسيا الصغرى ومن مدنها المهمة أنقرة وقيونة .

(٢) Tarn : Hellenic Military & Naval Development, P. 127

(٣) Droseu : Histoire de l'Heller, P. 130

(٤) Tarn : Hellenic, P. 133

بطليموس الخطير ، فأخذ يعد أسطولا قويا ، حتى كانت سنة ٣٠٦ ق . م قاد ابنه ديمتريوس هذا الأسطول الى قبرص ، وأما ميناء سلاميس (١) عاصمة قبرص فى ذلك الوقت اشتبك أسطول ديمتريوس المكون من مائة وسبعين سفينة مع أسطول بطليموس المؤلف من ثلثمائة وأربعين مركبا ودارت بين الفريقين معركة حامية الوطيس كان النصر فيها حليف اليونانيين (٢) .

وقد جاء فى وصف لاجرافيير (٣) لموقعة سلاميس ما يلى « بدأ كهنة الأسطولين فى التضرع والابتهال الى آلهتهم كى تهبهم النصر ، ثم أخذ كل من الفريقين يستعد للقتال وذلك بصف سفنهم ، بينما يردد الجنود الدعوات والابتهالات بأصوات عالية كأنها قصف الرعود » . ويعلق ديودور الصقلى (٤) على هذه الأصوات ، بأنها جعلت قلبى بطليموس وديمتريوس يرتجفان خوفا وفرقا ، لأن الأسطولين لا يفصل بعضهما عن بعض غير مسافة قليلة تبلغ خمسمائة متر . ثم أمر ديمتريوس رئيس اشارته برفع الترس المذهب فوق رأسه ، فلما رأى جنود الأسطول ذلك هللوا فرحا ، وفى الحال أطلقت أبواق سفن أسطول بطليموس اشارة لبدء الحرب ، بينما أخذ الأبطال يزأرون طالبين النزال كأنما اهتزت جوانب الكون الأربعة . ويقول اسماعيل سرهنك (٥) فى وصف المعركة « فالحرب أحوالها واحدة تبدأ أولا بالتراشق بالنبال والسهام والأحجار أو المقذوفات بعد اختراع الآلات النارية ، حتى اذا ما انتهت هذه المرحلة ، يعقبها مباشرة التحام أجسام الرجال والتصاق السفن واستعمال الأسلحة البيضاء . وكان المقاتلون من الطرفين كمصارعين اشتدت بهم الحمية وظمئت نفوسهم الى شرب الدماء ، فلم يكونوا كبحارة اليوم يجتهدون فى استعمال الأدوات والأسلحة العلمية الدقيقة ، كما هو الحال اليوم فى الحروب البحرية الحديثة » . ثم يكمل لاجرافيير (٦) وصف المعركة فيقول : « كان ديمتريوس

---

(١) ابراهيم نصحى : تاريخ مصر فى عصر البطالمة ص ٤٠٢ .
(٢) Bevan : Histoire de Lagides, P. 212
(٣) La Gravière : La Marine de Ptolémées vol. I, P. 24
(٤) Jouguet : Histoire de la Nation Egyptienne, III, P. 86
(٥) سرهنك : حقائق الأخبار عن الدول والبحار ج ٢ ص ١٢ .
(٦) La Gravière : vol. I, P. 24

واقفا على مؤخر سفينته ولما أحاط به الأعداء أخذ يطعن بعضهم برمحه ويضرب الآخر بسيفه ، وكان يتقى شر النبال التى تقذف عليه بدرقته أو يحيد عنها يمنه ويسره ، هذا بينما قتل ثلاثة مقدمين ممن كانوا بجانبه كما كسر كثير من مجاديف السفن وبذلك سهل سحبها بالخطاطيف الحديدية ، فغرق كثير من بحارته وسقط كثير منهم فى قاع السفن » . ثم يضيف فى وصف سير المعركة « ولكن سرعان ما جمع ديمتريوس شتات شمل أسطوله وانقض على الجنـــاح الأيمن للأسطول المصرى فقضى عليه ، وهكذا كسب الجولة الأولى الحاسمة فى المعركة . وقد حاول بطليموس عبثا أن يستمر فى القتال بجناحه الأيسر فقط ، ولكنه لم يستطع ، خاصة وأن كثيرا من سفنه التى أرادت الهرب طلبا للنجاة كانت تقع فى يد العدو ، لذلك لم يجد مندوحة غير الابتعاد بسرعة ببقية سفنه عن العدو حتى وصل الى الشاطىء الجنوبى الشرقى لقبرص عند ميناء ستيوم (Citium) . ويقال أن ديمتريوس فقد عشرين سفينة من أسطوله فقط . أما بطليموس فقد فقد معظم سفنه ولم ينج منه سوى ثمانية مراكب ، ولقى ثمانية آلاف من جنده حتفهم [1] ، وقد وقع فى قبضة ديمتريوس أخو بطليموس وابنه وعدد كبير من كبار القواد ولكنه لم يأسرهم بل أعادهم الى بطليموس بلا مقابل جريا على السنة التى سنها بطليموس من قبل فى موقعة غزة ، اذ انه رد كبار أسرى اليونان بلا دية [2] . أما معارك البطالمة البحرية الأخرى ، فلم تكن مع دول اليونان الغربية ، بل كانت مع دولة السلوكيين الناشئة فى بلاد ما بين النهرين وذلك لتعارض السياسة الخارجية والاقتصادية لكل من الطرفين ، فسياسة البطالمة الخارجية كانت كما سلفت الاشارة ترمى الى السيطرة على بحر ايجة وعلى الطرق التجارية فى حوض البحر الأبيض المتوسط الشرقى ، وقد حققت مصر هذه السياسة بانتصارها فى موقعة غزة سنة ٣١٢ ق . م . ولكن عندما تكونت دولة السلوكيين بعد ذلك ، كان من الطبيعى أن يعترضوا على استيلاء البطالمة على فلسطين وفينيقية وشواطىء آسيا الصغرى ، لأن فى ذلك التوســع ما يحرم السلوكيين من انشاء أسطول بحرى ومن الاستيلاء على موانى تجارية ،

(١) سعد موسى : الجيش والبحرية فى عهد البطالمة ص ٤٤ .

(٢) Lesquier : Les Institutions militaires, P. 258

ومن ثم فلم يكن هناك مفر من أن تقوم بين البطالمة والسلوكيين عدة معارك بحرية كنتيجة حتمية لتلك المنافسة . وقد بدأ النضال عنيفا بين أنطيوخوس الأول ملك السلوكيين وبطليموس الثانى حتى نشبت الحرب بينهما سنة ٢٨٠ ق . م وعرفت (بالحرب الكارية) استولت فيها مصر على مدينـــة ميليتوس فى اقليم كاريا ، ولم يكتف بطليموس بذلك بل توغل فى سوريا واستولى على دمشق سنة ٢٨٦ ق . م . ولكن سرعان ما استردها أنطيوخوس وحاصرت قواته البرية والبحرية ميليتوس ، ولكن استطاع الأميرال المصرى كاليكراتس (Callicratès) بمهارته الفائقة أن يرفع الحصار البحرى [1] عنها سنة ٢٧٥ ق . م .

ولما كانت انتصارات البطالمة تزعج ملوك مقدونيا فليس عجيبا أن يتحد أعداء البطالمة للقضاء عليهم ، فقد بنى أنتيجون [2] جوناتاس ابن ديمتريوس الذى كان يرقب الفرصة المواتية للقضاء على سيطرة البطالمة البحرية ، ولاستعادة السيادة البحرية التى كسبها والده فى موقعة سلاميس سنة ٣٠٦ ق.م ، أسطولا حربيا وضعه تحت تصرف السلوكيين ، كما انضمت اليهما جزيرة رودس التى كانت تخشى بأس الأسطول المصرى . وقد دارت بين القوات المتحالفة وبين الأسطول المصرى ، معركتان هامتان الأولى معركة أفيوس سنة ٢٥٩ ق . م ، التى وقعت بالقرب من مدينة أفيوس [3] (Ephèse) وانتصر فيها الأسطول الرودسى وانهزم الأسطول المصرى . ووقعت المعركة الثانية عند كومى سنة ٢٥٨ ق . م . وانتصر فيها أنتيجون ابن ديمتريوس على الأسطول المصرى انتصارا حاسما أكسبه سيادة البحار [4] .

على أن تلك الهزائم لم تكن لتضعف روح الأسطول المصرى المعنوية ، فقد عاود الكرة فى عهد بطليموس الثالث سنة ٢٤٦ ق . م . بالاستيلاء على شواطىء وموالى سوريا وخضعت له سوريا كلها ، مما حدا بأنتيجون جوناتاس الى المسارعة

---

(١) Frontin : Bataille d'Ephèse, vol. III, P. 95

(٢) محمود عبد الهادى : المعارف البحرية ص ٤٦ .

(٣) ابراهيم نصحى : جـ ١ ص ٦٠

(٤) ابراهيم نصحى ص ٦٢ .

الى نجدة السلوكيين ودارت بينهما وبين الأسطول المصرى معركة بالقرب من جزيرة أندروس (Andros) [1] سنة ٢٤٥ ق . م ، انهزم فيها الأسطول المصرى .

ومن المعارك الحاسمة التى خاضها الأسطول المصرى فى نهاية دولة البطالمة معركة الاسكندرية التى دارت رحاها بين الأسطول الرومانى والأسطول المصرى سنة ٤٦ ق . م . ذلك أن يوليوس قيصر جاء ليفض النزاع القائم بين كليوباترة وأخيها بطليموس على العرش فقضى بأن يشترك الاثنان فى الحكم معا تنفيذا لوصية أبيهما ، وكان المنتظر أن يغادر البلاد بعد انتهاء مهمته ولكنه بقى فى الاسكندرية على رأس (٣٢٠٠) جندى و (٨٠٠) فارس وحط رجاله فى قصر البطالمة ، وظهر واضحا ، ان قيصر كان يريد العرش لنفسه مما أثار غضب بطليموس فأخذ يعد العدة لمحاربته . وسرعان ما جهز بطليموس جيشا يتكون من ٢٠ر٠٠٠ جندى و (٢٠٠٠) فارس وعلى رأسه القائد اخيلاس ، ووقعت بين جنود قيصر وبين الجيش المصرى معارك دامية فى مدينة الاسكندرية ، كان النصر فيها حليف بطليموس مما اضطر قيصر أن يتحصن بالقصر لا يغادره ، ولما كان قيصر يحرص كل الحرص على المحافظة على مواصلاته البحرية فقد أمر باحراق السفن المصرية الراسية فى الميناء الكبير (المعروف اليوم بالميناء الشرقى) وكان عددها (٧٢) سفينة و (٣٨) موجودة فى الأحواض ، وفى نفس الوقت أرسل جماعة من رجاله لاحتلال الصخرة الصغيرة التى يقوم عليها فنار الاسكندرية فى جزيرة فاروس ، حتى يضمن السيطرة التامة على الميناء الكبير ، كما أرسل يطلب النجدة من كريت ورودس وكليكيا وبلاد العرب . وبعد أيام قليلة جاءت النجدة لقيصر من آسيا فخرج القائد الرومانى لاستقبالها فى عرض البحر ، فانتهز المصريون هذه الفرصة وركبوا ما نجا من سفنهم من الحريق واشتبكوا مع الأسطول الرومانى فى معركة بحرية عرفت باسم معركة (خرسويتس) كان النصر فيها حليف الرومان . وقد صمم قيصر بعد هذه المعركة على أن يستولى على جزيرة فاروس والجسر الذى يصلها بالمدينة . وهناك التقى بالقوات المصرية التى ألحقت بالقوات الرومانية خسائر فادحة ولم ينج

---

(١) Polyen: La Bataille d'Andros, vol. V, P. 114

قيصر بنفسه الا بأعجوبة وعرفت هذه المعركة باسم الهيبوستيد . ويقال أن المركب الذى كان يقل قيصر انقلب فى البحر لكثرة من كان به من الجنود وابتلعه اليم ، فاضطر قيصر أن يسبح بيد واحدة ، وفى اليد الأخرى أوراقه الهامة ومستنداته وخرائطه بينما يطفو على سطح الماء رداؤه الأحمر الفضفاض ، وأخذ البحارة المصريون يصوبون اليه سهامهم وهو يغوص فى الماء ليتفادى رأسه الأصلع سهامهم الصائبة ، وأخيرا أوقعه حظه السعيد بين يدى أحد رجاله فحمله الى قصره . وهكذا عرف الرومان ان غزو مصر ليس بالأمر الهين ، فقد فقدوا أكثر من (٤٠٠) جندى وبحار بين قتيل وغريق كما تحطم كثير من سفنهم ، ولكنهم مع هزيمتهم فى معركة (الهيبوستيد) فان مراكب قيصر وصلت الى مصب الفرع الكانوبى حيث التقت بالأسطول المصرى وأوقعته فى كمين وبذلك تم لقيصر فتح الاسكندرية سنة ٤٧ ق . م .[(١)] .

وقد انتهت مدة حكم البطالمة فى مصر اثر هزيمة الأسطول المصرى فى موقعة اكسيوم البحرية المشهورة سنة ٣١ ق.م. وكان السبب فى خروج الأسطول المصرى لمنازلة الأسطول الرومانى أمام بلدة اكسيوم اليونانية التى تقع على مدخل خليج ارطة (Arta) للنزاع الذى احتدم بين اكتافيوس وانطونيوس اللذين اقتسما ملك يوليوس قيصر بعد وفاته . وكان الشرق ومصر من نصيب انطونيوس ، ولكنه لم يقتنع به بل أخذ يعد العدة للاستيلاء على موانى سوريا وآسيا الصغرى ، مما أوغر صدر اكتافيوس عليه ، لأن فى ذلك ما يهدد عرشه ، فأبدى معارضته لخطة انطونيوس وانتقص من مكانته علنا مع كليوباترة ، وحمل الشيوخ على اعلان الحرب عليه . وما كاد يصل انطونيوس نبأ اعلان الحرب حتى أخذ يعد العدة للخروج لملاقاة العدو بأسطوله وأسطول كليوباترة . وخرج أسطول انطونيوس الذى كان يتكون من خمسمائة سفينة تحت قيادة كانيديوس (Canidius) الى الشاطىء الجنوبى لخليج (Arta) أرطه على مقربة من مدينة اكسيوم ، وكان ذلك الخليج ضيقا لا يتجاوز عرضه عشرة أميال ، وطوله ثلاثين ميلا . وكانت خطة انطونيوس

Graindor : La Guerre d'Alexandrie, P. 127. (١)

تنطوى على الخروج من خليج (ارطة) حتى تغير الرياح اتجاهها . ثم يلتف حول جناح العدو الأيسر ويدفعه بعيدا عن معسكره وبذلك يستطيع أن يحطم أسطوله ، أو على أقل تقدير يشتت شمله ، أما اذا لم تنجح هذه الخطة فانه قرر أن ينسحب انطونيوس وكليوباترة الى مصر مع أكبر عدد من السفن تاركين أمر قيادة الجيوش البرية للقائد كانيدوس .

أما اكتافيوس فانه حشد أسطوله المكون من أربعمائة سفينة فى ميناء برنديزى تحت قيادة الأميرال اجريبا (Agrippa) الذى اشتهر فى كثير من المعارك وأحرز أكثر من نصر ، كما تمكن اكتافيوس من نقل (١٠٠٫٠٠٠) رجل ، (١٢٫٠٠٠) فرس من الساحل الايطالى الى شاطىء الدلماس ليهاجم بها جيش انطونيوس البالغ أيضا (١٠٠٫٠٠٠) مقاتل . وكان خطة اكتافيوس كذلك أن ينتظر تغير الرياح ثم يتولى اجريبا قيادة جناحه الأيسر للقيام بحركة مضـــادة لخطة انطونيوس والالتفاف حوله وعزله عن معسكره . وما أن تغير اتجاه الرياح حتى تسابق الطرفان الى تنفيذ خطتهما وبدأ القتال ، فدارت ألوية انطونيوس الثلاثة التى كانت فى الوسط وفى الجناح الأيسر وعادت الى مراسيها ، واستسلم للعدو لواءان من الألوية الثلاثة فى الجناح الأيمن ، وبذلك لم يبق لانطونيوس الا لوائه الشخصى الذى كان مشتبكا فى القتال ، ولواء كليوباترة الذى كان معزولا عن باقى الألوية. كما استطاع اكتافيوس بجيشه وأسطوله أن يحاصر انطونيوس ويقطع عنه الذخيرة والمؤن التى كانت تجلبها له المراكب من الاسكندرية ، فانتشرت المجاعة وفشت الأمراض بين قواته وتملكهم اليأس . كما أن الخيانة لعبت دورا لا يستـــتهان به فى اضعاف الروح المعنوية لقوات انطونيوس ، فقد هرب كثير من قواده وانضموا الى اكتافيوس ، كما أن ملك آسيا التابع لانطونيوس انضم بجنوده الى اكتافيوس وحارب ضد سيده ومولاه . عندئذ لم يجد انطونيوس بدا من تنفيذ خطته الثانية وهى الانسحاب مع كليوباترة بأربعين سفينة ميممين شـــطر الاسكندرية تاركين المعركة على أشدها وقد استمرت قوات انطونيوس تحارب بعد سفره سبعة أيام متواليات ولما يئسوا من عودته ألقوا السلاح واستسلموا للعدو . فكانت ضربة قاصمة لانطونيوس ونصرا مبينا لاكتافيوس فتح له باب العالم الرومانى بمصرعيه ،

وما أن رأى جيش انطونيوس وأسطوله قلاع سفن اكتافيوس تفد الى الاسكندرية حتى خانا العهد وانضما اليه ولكن كليوباترة لم تجازف بالأسطول المصرى فى موقعة اكسيوم وفتحت أبواب مصر للرومان ، وهكذا انتهى عهد أسرة البطالمة التى حكمت مصر ثلاثة قرون تقريبا .

ولم تكن مهمة الأساطيل البحرية فى عهد البطالمة مقصورة على الأعمال الحربية وتوسيع ممتلكات الدولة وحماية استقلالها فحسب ، بل كانت من العمد الأساسية التى تقوم عليها اقتصاديات البلاد ، ذلك أن الأساطيل التجارية كانت على جانب عظيم من الأهمية . فقد كان هناك طريقان أساسيان للتجارة ، الأول الطريق الشمالى وكان بين مصر والمستعمرات الأغريقية المنتشرة على شواطىء البحر الأبيض المتوسط وبحر ايجة ، والثانى الطريق الجنوبى الشرقى الى البلاد الواقعة على شواطىء البحر الأحمر حتى بلاد الصومال جنوبا ، فكانت السفن المصرية تقلع من مدينة القلزم (السويس) الى عدن وبلاد شبه الجزيرة العربية ، بل لقد جاوزتها الى بلاد الهند ، وكانت تحمل فى طريق عودتها حاصلات السودان الشرقى وبلاد النوبة .

ولم يكتف البطالمة بهذين الطريقين البحريين ، بل عنوا كذلك عناية خاصة بالملاحة النهرية ، فقد كانت الأساطيل النهرية تشق عباب النيل ناقلة الحاصلات الزراعية ، و « الركاب » والمنتجات الصناعية حتى أقصى الجنوب عند الشلال ، وكانت المراكب بين صغيرة وكبيرة وقد تصل حمولة الكبيرة الى (٣٠٠) طن ، ومن هذه المراكب ما كان ملكا خاصا للأفراد ومنها ما كان ملكا للدولة ، فقد ورد فى أوراق البردى أن شخصا يدعى بابيريس [١] (Papiris) كان يملك مجموعة من المراكب النيلية تبلغ حمولتها (٢٥٠٠) طن . وكانت المراكب الخاصة تؤجر عادة عند جباية الضرائب النوعية للحكومة لاستخدامها فى نقل الضرائب وما يزيد عن حاجة الأسواق المحلية الى الاسكندرية [٢] .

---

(١) Flindrse Patrie : On Flinders-Patrie Papyri

(٢) نصحى : تاريخ مصر فى عصر البطالمة جـ ٢ ص ٤٠٥ .

وقد قام البطالمة بمشروعات على جانب عظيم من الأهمية لتنشيط الملاحة البحرية بصفة عامة والتجارية بصفة خاصة ، كان من أهمها الكشوف العلمية لمعرفة الشواطىء والشعوب وموارد الثروة فى البحر الأحمر والمحيط الهندى ، ودراسة البيئات الجغرافية المتباينة لتلك البلاد ، فكان المكتشفون يعنون بوصف الشواطىء ومسافاتها وبيان الطرق الموصلة اليها والموانى التى تقع عليها ووصف الشعوب التى تسكنها وعاداتهم وتقاليدهم ونظم الحكم عندهم ، وما ينمو عندهم من زرع وضرع ، أى انهم كانوا يقومون بعملية مسح شاملة لكل ما تقع عليه عيونهم فى المناطق المكتشفة . وقد بدأ الاستكشاف منذ فجر بداية عصر البطالمة ، ولعلهم حذوا فى ذلك حذو الفراعنة الذين بدءوا بالكشف منذ سنة ٦١٦ ق.م اذ أرسل الملك (نيخاو) ثانى ملوك الأسرة السادسة والعشرين أسطولا بقيادة قواد فينيقيين لاكتشاف سواحل القارة الأفريقية سنة ٦١٦ ق.م. وقد استغرقت تلك الرحلة ثلاث سنوات منذ أبحر الأسطول من مدينة القلزم الى أن عاد الى ساحل مصر الشمالى[١] عن طريق جبل طارق .

وهكذا نرى أن المصريين القدماء قد سبقوا الرحالة البرتغال بنحو ٢١ قرنا فى دورانهم حول القارة الأفريقية [٢] . وكان من الأعمال الهامة التى قام بها بطليموس الأول ، ارساله (فيلون) أمير البحر فى عهده مستطلعا مجاهل البحر الأحمر فكشف جزيرة الزمرد ، ثم أرسل بعد ذلك اريستون (Ariston)[٣] للتعرف على شواطىء البحر الأحمر من جانبيه الشرقى والغربى . فبدأ من شبه جزيرة سيناء الى ايلة النبطية [٤] ثم اتجه جنوبا الى الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر وتعرف على قبيلة ثمود[٥] التى كانت تسكن الحجاز ووجد جنوبى ثمود اقليما كان يعرف باسم (أرض الذهب) على ضفاف نهر دباى (Debai) وفى الركن الجنوبى

---

(١) برستد : تاريخ مصر ص ٣٩٤ .

(٢) Cary & Warmington : The Ancient Explores, P. 87

(٣) ابراهيم نصحى : ج ٢ ص ٣٩٨ .

(٤) Pline : Les Ports de la Mer Rouge, Vol. VI, P. 72.

(٥) (تفسير المنار ج ٨ ص ٥٠٢ ، روح المعانى للألوسى ج ٨ ص ١٤٢) ، ثمود قبيلة من العرب كانت بمساكنهم الحجر من الحجاز والشام إلى وادي القرى .

الغربى لشبه الجزيرة العربية زار دولة المعينين التى تقع شمالى ساحل العطور ، كما تعرف على مملكتى سبأ وكاتبانيا وكانت الخطوة التالية التى تستتبع هـذه الكشوف العلمية هى اقامة الثغور وانشاء الموانى فى المواقع الصالحة لرسو السفن والقريبة من مجرى نهر النيل .

فقد قام بطليموس الثانى بتأسيس مجموعة من الثغور على شاطىء البحر الأحمر فأنشأ مدينة ارسينوى (Arsinoé) (السويس الحالية) على خليج هيروبوليس (والمعروف الآن بخليج السويس) بعد أن أعاد حفر القناة التى تصل البحر الأحمر بالنيل ، ثم اتجه جنوبا على الشاطىء الغربى وبنى ميناء فيلوتير (Philotora) (سفاجة) ثم ميناء ميوس هورموس (Myas Hormos) أى ثغر القواقع على مقربة من القصير ، ثم اتجه جنوبا وأنشأ ميناء برنيس (Bérenice) فى مواجهة مدينة أسوان ، وعلى رأس الطريق القادم من قفط وبالقرب من ميناء عيذاب . أما بطليموس الثالث فقد أسس ثلاث مدن على الشاطىء الجنوبى الغربى للبحر الأحمر أطلق عليها جميعا اسم زوجته برنيبكى ، كما أنشأ بطليموس الرابع مدينة أطلق عليها اسم ارسينوى بالقرب من بوغاز باب المندب وهناك مجموعة أخرى من المدن الساحلية [1] لا يعرف على وجه التحديد تاريخ انشائها وان كانت ترجع الى العصر البطلمى ، مثل مدينة هيروبوليس عند الطرف الشمالى للبحيرات المرة وميناء ليوكس ليمن (Leukos Limen) ومن المرجح أن تكون مدينة القصير قامت على موقعها ، ومدينة ادوليس (Adulis) التى تقع جنوبى ميناء مصوع .

وكما عنى البطالمة بانشاء الموانى لتنشيط التجارة البحرية فقد أولوا كذلك مد الطرق البرية الكثير من اهتمامهم لانشاء شبكة من الطرق تربط تلك الموانى بوادى النيل . وقد استفادوا فى ذلك من الطرق التى أنشأها الفراعنة من قبل ، فقد سلك المصريون القدماء طرقا للذهاب الى بلاد بونت ، ولعل أقدم الطرق الثلاث ، هو طريق أعالى النيل الذى سلكه ملوك الأسرة الأولى لاستيراد منتجات بلاد بونت دون أن يعرف عنهم انهم سلكوا الطريق البحرى . والطريق الثانى هو طريق

Pline : Les Ports de la Mer Rouge, vol. VI, P. 79. (١)

القوافل الذى يبدأ من شمال محاجر الحمامات وينتهى عند شاطىء البحر الأحمر بميناء صغير يعرف باسم دوأو (Douaou) على بعد بضعة أميال شمالى ثغر القصير . أما الطريق الثالث فكان القناة التى تربط فرع النيل الشرقى بالبحر الأحمر مارا بوادى الطميلات ، ويقال أن أول من حفرها هو الملك سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة ، ثم أعيد حفرها عدة مرات فى عهد الملكة حتشبسوت ثم الملك سيتى الأول ومن بعده ابنه رمسيس الثانى ثم نخاو الثانى وكذلك فعل دارا الأول الملك الفارسى واجزركسيس .

أما فى العصر البطلمى فقد وجه بطليموس الثانى اهتمامه الأول الى احيـاء الطريق الذى يربط البحر الأحمر بنهر النيل عن طريق القناة السالفة الذكر فأعاد حفرها وأصبحت تخرج من النيل وتمر بوادى الطميلات مارة بمدينة بوبسطس بالقرب من الزقازيق وهيروبوليس شمال البحـيرات المرة ثم تنتهى عند مدينـة ارسينوى (السويس) . وكانت هناك شبكة من الطرق يبدأ معظمها من مدينة قفط ، وينتهى أحدها عند ليوكوس يمين القصير بعد مروره بوادى الحمامات ومناجم الذهب فى تل الفواخير ، وطريق آخر كان ينتهى عند مدينة ميوس‌هورموس (بالقرب من القصير) . وكان بين كانيوبوليس وفيلوترا (سفاجة) طريق يعتبر أقصر الطرق بين نهر النيل والبحر الأحمر . كما كان يوجد طريق يصل بين قفط وبرنيـكى ويمر بمناجم الزمرد عند زوبانا (Zubana) سكات (Sackat) حيث يوجد معبد يرجع الى العصر البطلمى .

وعنى البطالمة كذلك بحفر الآبار وانشاء خزانات المياه على جانبى تلك الطرق ووضعوا من النظم ما يكفل اصلاحها وصيانتها .

أما تجارة البحر الأحمر التى كانت ترسل الى الاسكندرية فقد كانت تسلك أحد طريقين : الأول من مدينة هيروبوليس شمال البحيرات المرة حيث ترسو السفن الآتية من البحر الأحمر فتفرغ حمولتها ثم تنقل الى المراكب النهرية التى تسير فى القناة التى تصل النيل بالبحر الأحمر ، أما الطريق الثانى فان جزءا منه برى ، فكانت السفن البحرية ترسو عند احدى الموانى الجنوبية مثل برنيـكي أو ليوكوس

ليمن أو ميوس هرموس أو ميناء فيلوترا حيث تفرغ حمولتها ثم تقوم الابل بنقلها الى قفط ، ثم تشحن فى المراكب النهرية ومنها الى الاسكندرية .

هذا ولا يفوتنا أن نذكر الأسباب غير المباشرة التى ساعدت على تقدم البحرية التجارية فى العصر البطلمى تقدما ملحوظا لم نعهده من قبل ، ذلك هو التقدم العلمى فى الفنون البحرية التى كان أهمها انشاء فنارة الاسكندرية التى بناها المهندس سوستراتس (Sostrate) فى القرن الثانى قبل الميلاد فى عهد بطليموس الثانى فى جزيرة فاروس . وكان ارتفاعها (١٣٥) مترا وكانت المشاعل توقد فى أعلاها لارشاد السفن التى كانت تهتدى بنورها على بعد ستين كيلومترا . وظلت منارة الاسكندرية تعمل فى هداية السفن قرابة خمسة عشر قرنا اذ تهدمت سنة ١٣٠٣ م . كذلك وضع أمير البحار الرودسى تيموستنيس فى عهد البطالمة كتاب « المعارف البحرية [1] » سجل فيه معلومات ضرورية ومفيدة عن معظم الموانى المعروفة فى ذلك الوقت ، فكان لذلك يعتبر دليلا لازما لربان السفينة وكانت تلك المعلومات تتناول نواحى مختلفة من حيث التضاريس والمناخ وعادات وتقاليد شعوبها ، وأهم محاصيلها ومنتجاتها ونقودها وما الى ذلك من معلومات ، كما عنى عناية خاصة ببيان المسافة بين كل منها .

وقد أدى تقدم العلوم البحرية الى سرعة انتقال البضائع والمتاجر من مكان لآخر دون أن يستتبع ذلك تغير يذكر فى تصميم المركب أو السفينة ، ذلك أن المركب أصبحت تستطيع شق طريقها فى عرض البحار بعد أن كانت تساحلها ، كما أصبحت تسير فى الليل وكان سيرها مقصورا على النهار . ويبلغ متوسط سيرها (٨٠) الى (١٣٥) عقدة فى اليوم بعد أن كانت السرعة لا تزيد (٦٥ أو ٨٠) عقدة ، واستطاعت أن تقطع المسافة بين الاسكندرية ورودس فى أربعة أيام وبين الاسكندرية وصقلية فى ستة أو سبعة أيام اذا كانت الرياح مواتية .

كذلك أدى التقدم فى فن بناء السفن الى ازدياد حمولة المركب وكبر حجمها حتى بلغت حمولتها ٣٫٥٠٠ طن من البضائع ، هذا عدا من عليها من الملاحين ويبلغ

---

(1) Tarn : Hellenic Military & Naval Developments, P. 193.

عددهم فى السفن الكبيرة ما يقرب من (٦٠٠) ملاح ، (٣٠٠) جندى بحار ، وبخلاف ما تحمله من الأسلحة والذخيرة التى أعد لها مخازن خاصة كما أعد للدفاع عنها قلاع للمراقبة . والى جانب هذا جهزت السفن الكبيرة بكثير من مظاهر الترف والرفاهية فقد وفرت للمسافرين جميع وسائل الراحة من غرف متعددة وأبهاء فخمة ورياش ثمينة وأثاث فاخر .

وكذلك كان للأبحاث التى قام بها (Hippalos) هيبالوس للاستفادة من الرياح الموسمية سنة ١٠ ق.م. أثر كبير على تقدم التجارة البحرية وذلك بارتياد مناطق وبحار كان يصعب اختراقها من قبل ، وأصبح من الميسور بعدها اجتياز باب المندب والابحار الى الهند مباشرة . وزارت مراكب الأسطول المصرى موانى شبه الجزيرة العربية الجنوبية فاكتشفت جزيرة سقطرى . ولما كثر ارتياد الأسطول المصرى بحار الهند أنشىء منصب بحرى جديد فى نهاية القرن الثانى قبل الميلاد وأوائل القرن الأول قبل الميلاد ، هو منصب « قائد البحر الأحمر والبحر الهندى » وكان صاحب هذا المنصب يتولى الى جانب ذلك قيادة مديرية قفط (Coptos) ، وفى نهاية القرن الأول كان قائد منطقة طيبة هو الذى يشغل هذا المنصب .

أما العوامل السياسية التى ساعدت على رواج ملاحة مصر التجارية الشرقية ، فهى تدهور مملكة سبأ ثم انهيارها سنة ١١٥ ق.م. وضعف دولة السلوكيين فى عهد بطليموس الثامن ، وكذلك مساعدة روما لمصر على حساب سوريا وفلسطين .

البحرية في العصر الروماني

لما استولى الامبراطور أوغسطس بعد موقعة اكسيوم على مصر التى اعتبرها مفتاح الأرض والبحر ، عاد الأمن الى البحر الأبيض المتوسط ، وزاد الرخاء العام بفضل الاقبال على شراء المنتجات والحاصلات الشرقية . وظل الحال على ذلك طوال القرن الأول ، الذى اعتبره المؤرخون العصر الذهبى للتجارة الرومانية مع الهند وبلاد العرب . وقد بلغ من حرص أباطرة الرومان على الحفاظ على هـذا المورد الاقتصادى ، أن أرسلوا حملة بحرية لحماية التجار من القرصنة فى البحر الأحمر ، ولبسط نفوذهم فى الجنوب ليشعر العرب بقوة الرومان . فقد أقلعت مراكب الحملة سنة ٢٧ ق.م من كليسيما (السويس) ثم سارت عبر جزء شاق من البحر الأحمر يمتد من خليج السويس الى لوكى كومى (Leuké Komé) ، غير أن السفن عادت أدراجها الى مصر بعد قيامها بمدة وجيزة لفشلها فى المهمة التى سافرت من أجلها . وهى بسط السيادة الرومانية على البلاد الواقعة جنوبى مصر . وقد عزا (اسطرابون) سبب فشل الرحلة الى بعض أسباب ذكرها وجاء فيها : « كان الخطأ الأول بناء سفن طويلة ، مع أنه لم تنشب معركة فى البحر ، ذلك لأن العرب أصحاب تجارة ولا يميلون الى الحرب حتى الى الحرب البرية

منها ، كما أنهم غير راغبين فى خوض حرب بحرية على الاطلاق » . ثم يضيف « وبعد أن تكبد ايليوس جالوس (Aelius Gallus) كثيرا من الآلام والخسائر ، وبعد أن أمضى فى البحر خمسة عشر يوما وصل الى لوكى كومى ، وهى ميناء تجارى كبير وقد فقد كثيرا من السفن ، وذلك بسبب المتاعب الطبيعية وسوء الاستعداد لا عن مقاومة أى عدو [1] .

ومن المرجح أن الرومان حاولوا بطريقة أو بأخرى السيطرة على بلاد العرب الجنوبية حفاظا على تجارة مصر الشرقية البحرية ، فانه من الثابت أن الامبراطور بريبوس عقد محالفة ود وصداقة مع أمير ظفار الحميرى فى اليمن ، وكان الحميريون الذين أسموهم اليونان باسم هوميرتياى [2] (Homeritae) هم أصحاب السيادة فى ذلك الجزء من جنوب شبه الجزيرة ، بعد أن أخذت قوة السبأيين فى الضعف والتدهور ، وكان من نتيجة التحالف الرومانى الحميرى أن أرسلت روما حامية للبقاء فى عدن للحراسة ، ولضمان حسن سير التجارة البحرية فى البحر الأحمر ، وفى عهد الامبراطور هدريان وأسرة انطونيوس (٩٨ ـــ ١٩٢ م) ظلت التجارة البحرية مزدهرة بين مصر والمحيط الهندى وذلك بفضل السياســة والمشروعات العظيمة التى قاموا بها ، فقد حولوا دولة النبط التى تقع على الجــانب الشرقى للبحر الأحمــر والتى كانت تتبع روما الى ولاية رومانية أطلقــوا عليها اســم « بلاد العرب » ، كما شقوا طريقا بريا هاما يربط بين ايلة على رأس خليج العقبة ، وبين دمشق مارا بالبترا [3] وبصرى ، وبذلك حلت ايلة محل مدينة ليوكس كومى وأصبحت ميناء النبط الأول .

هذا وقد تولى تراجان (Trajan) تطهير قناة مصر التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر من الرواسب والرمال التى كانت قد طمستها ثانية ، بعد عصر البطالمة كما

---

(١) Hornell : Sea Trade in Early times, P. 245.

(٢) The Cambridge Ancient History, Vol. III, P. 212.

(٣) Charlesworth : Trade routes & Commerce of Roman Empire, P. 134.

حفر قسما جديدا أمدها به حتى أصبحت تتصل بالنيل عند حصن بابليون ، وكان النيل فى ذلك الوقت يجرى تحت أسواره ، وكانت له مرسى ترسو فيه السفن . كذلك شق تراجان خليجا بدأ من مدينة منف (البدرشين) مارا بمدينة بوبسطس (تل بسطة بالقرب من الزقازيق) وفاقوزا (فاقوس) فكانت السفن تسير فيه حتى بحيرة المنزلة ومنها الى بلوز (بورسعيد) ومنها الى البحر الأبيض المتوسط. وهذا بالاضافة الى الطريق الشرقى القديم الذى كان يخرج من منف الى القلزم ومنها الى البحر الأحمر ، كما أنشأ الثغور على البحر الأحمر ، وأقام الفنارات على شاطىء البحر الأحمر ، وشاطىء البحر الأبيض المتوسط .

ومنذ منتصف القرن الثالث بدأت التجارة البحرية فى الذبول والاضمحلال ، وذلك وليد عوامل عدة بعضها سياسى ، فقد تولت فى ايران الدولة الساسانية مكان الدولة البارثية ، وقد اعتبرت الدولة الساسانية نفسها الوريثة الشرعية لملوك الفرس الأخمينين ، أى أن الدول التى حكمت فارس بعد فتح الاسكندر المقدونى فى منتصف القرن الرابع قبل الميلاد حتى قيامها سنة ٢٢٥ م ، اعتبرت دولا دخيلة . وكان من شأن أحياء الوطنية والحضارة الفارسية وانتقال مركز السلطان الى منطقة ما بين النهرين ازدياد حدة الصراع بين الدولتين الساسانية والرومانية . هذا بالاضافة الى الخلاف الدينى بين الزرادشتين والمسيحيين الذى زاد الأمور تعقيدا . فقد عنى ملوك الساسان الأوائل بأن تكون لهم طرق ملاحتهم الخاصة بعيدا عن فلك الرومان واليونان وغيرهم ممن احتكروا طرق التجارة البحرية ، فأنشأ أول ملوكهم ازدشير [1] الأول ، عدة موانى بحرية ونهرية ، كذلك عقد الملك نارس فى أوائل القرن الرابع (٢٩٢ — ٣٠٢ م)صلات تجارية مع شعب الزنوج فى شرقى الصومال الذين عرفوا باسم (زند أفريك شاه) .

ومن الأحداث التى يجب ألا نغفلها ، والتى كان لها أثر واضح على ضعف خطوط الرومان البحرية فى القرن الثالث ، اتحاد دول جنوب غرب شبه الجزيرة العربية . فقد كون الحميريون من مملكة سبأ وغيرها من الدويلات المجاورة دولة

---

(١) Brown : A Literary History of Persia, Vol. I, P. 104.

موحدة . وفى الجانب الآخر من البحر الأحمر أخذت مملكة اكسوم تزداد قوة وتزدهر اقتصاديا فظهرت كمنافس ليس بالهين أمره .

وفى القرن الثالث اضمحلت موارد الدولة الرومانية الاقتصادية نتيجة لاختلال الميزان التجارى ، وعدم اهتمامهم بالطرق التجارية وخاصة البحرية ، واغفالهم شأن الأساطيل التجارية . ومن المصادر الهامة فى هذا الشأن العملة فاننا لا نكاد نجد أثرا للعملة [1] الرومانية فى الهند أو فى غيرها من المدن التى تقع على هـذا الطريق بعد عهد الامبراطور كراكلا (Caracalla ٢١٢ — ٢١٧) .

أما بالنسبة الى الأسطول الحربى فقد اقتصرت مهمة الأسطول المصرى على المحافظة على الأمن العام والنظام على السواحل ، اذ اننا نجد فى النظم الادارية التى أنشئت فى عهد الامبراطور ادريان (سنة ١١٧ م) نظاما خاصا للحراسة عرف باسـم (Classis Augusta Alexandrini) [2] كان ينص على أن يتولى عدد معين من السفن حراسة سواحل البحر الأبيض المتوسط ، وعدد آخر يتولى خفر ضفاف النيل . وظل هذا النظام معمولا به ، تتولى البحرية بمقتضاه الاشراف على الدلتا والشواطىء الشمالية حتى عهد الامبراطور كومود (Commode) سنة ١٩٢ م فألغاه وأنشأ نظاما آخر عرف باسم (Closs Nova Libyca) عمـل على فصل الأسـطول المصرى عن أسطول برقة الذى أنشئت له قاعدة خاصة على شواطىء لوبيا ، ومع هذا فقد ظل الأسطول المصرى يراقب سواحل أفريقيا الشمالية حتى بلاد الموريتانيا كما كانت من أعماله الهامة حراسة القوافل البحرية التى كانت تنقل غلال مصر الى روما .

مما سبق نرى أن الرومان قد توقف اهتمامهم بالأساطيل البحرية بعد موقعة أكتيوم [3] لسبب وجيه هو أن البحر الأبيض المتوسط غدا مقصورا عليهم ، ولم

---

(١) Rostowzew : Social & Economic History of the Roman Empire, P. 149.

(٢) Macquart : Organisation Militaire chez les Romains, P. 236.

(٣) أرسيبالد : القوى البحرية والتجارية : المترجم ص ٢٨ .

يعد لهم فيه منافس ولم تكن بهم حاجة الى قوة دفاعية بحرية الا فى أطراف الدولة النائية مثل بريطانيا . وفى نهاية القرن الرابع الميلادى عنـدما انقسمت الدولة الرومانية الى شرقية وغربية ، أصبحت مصر من أملاك الدولة الرومانية الشرقية التى عرفت بالدولة البيزنطية ، وأخذت هذه الدولة فى بناء الأساطيل واهتمت بأمر القوى البحرية ، كما اهتمت بالملاحة التجارية فى البحرين الأبيض والأحمر فاتسع نطاق التجارة فى البحر الأبيض واستمرت مدينة الاسكندرية مركزا هاما لتجارة الشرق (١) والغرب . على أن الخطوة الحاسمة فى تكوين قوة بحرية دائمة كانت فى عهد الامبراطور انسطاسيوس ولعله هو الذى أنشأ (ترسانات) دور صناعة السفن فى بيزنطة وصور والاسكندرية .. ويرجح هذا القول الحملة البحرية التى قام بها سنة ٥٠٨ م وكانت عدتها مائة سفينة كبيرة وعددا آخر من السفن الصغيرة وجهها ضد القوط الشرقيين الذين حاولوا الاستيلاء على البلقان . كما أعد أسطولا آخر سنة ٥١٨ م وزوده بمواد كيمائية اخترعها پروكليس الاثينى ، ساعدته فى انقاذ المدينة بعد أن اشتعلت النار فى سفن العدو (٢) . وقد كانت القوة البحرية التى وضع نواتها الامبراطور انسطاسيوس خير عون للامبراطور جستنيان ، فمكنته من الاستيلاء على شمال أفريقية وايطاليا وجزء من أسبانيا ، وجزر غرب البحر الأبيض المتوسط . وقد كان عدد قطع الأسطول الذى قام بهذه العمليات الحربية ، ٥٠٠ ناقلة ، ٩٢ سفينة حربية كبيرة ، عليها ١٥٫٠٠٠ رجل من المشاة وخمسة آلاف من الفرسان . هذا بالاضافة الى سفن الحراسة التى بلغ عددها ٩٢ سفينة عليها ٢٫٠٠٠ رجل يقومون بعملية التجديف ، وكانت القوة البحرية تعتمد أساسا على السوريين والمصريين واليهود المقيمين بمدينة الاسكندرية وجاليات أخـرى من اليونانيين . وقد احتفظت الدولة البيزنطية بأسطولها البحرى الدائم وقواعـده البحرية ودور صناعته فى قرطاجنة والاسكندرية وعكا والقسطنطينية حيث بنى

(١) إبراهيم نصحى : البحر الأحمر فى عصر البطالمة والرومان ص ٤٠٤ (مجلة الجيش ، عدد أبريل سنة ١٩٤٧) .

(٢) Malas : Constantine Porphyrogenitus Excepta Historica, P. 169

كثير من السفن الحربية مثل الدرومون (Dromons) الخفيفة الحربية والتجارية الكبيرة التى كانت تقوم بنقل الجنود والامدادات فى وقت الحرب .

وقد أدى تأسيس مدينة القسطنطينية الى اضعاف الملاحة المصرية والتجارة الخارجية اذ تحولت صادرات الشرق الأقصى اليها عن طريق الخليج الفارسى ، ثم جزيرة العرب والشام على ظهر القوافل بدلا من عبورها البحر الأحمر واختراق مصر الى مدينة الاسكندرية ثم البحر الأبيض المتوسط . الا أن ذلك لم يطل أمره ، اذ اضطر الامبراطور جستنيان فى القرن السادس الى العودة الى طريق البحر الأحمر والثغور المصرية ، بعد أن قطع الفرس طريق القوافل الآتى من الخليج الفارسى وهكذا عادت للاسكندرية مكانتها الأولى وأصبحت أعظم مدن البحر الأبيض المتوسط ، وفاقت أهميتها كمركز تجارى أهمية القسطنطينية عاصمة الدولة . فقد كانت الاسكندرية محط رجال تجارة الشرق التى كانت تشتمل على الحرير والعطور والتوابل ، وكانت تصدر منها الى مدن البحر الأبيض ، كما كانت تصدر القمح المصرى الى القسطنطينية والى ايطاليا وتستورد الأخشاب منها . وقد اتسعت تجارتها مع شمال أفريقيا ، بل ان تجارتها وصلت الى الجزر البريطانية بعد أن اجتازت مضيق جبل طارق (عمد [1] هرقل) .

وقد أدى اضطهاد كنيسة القسطنطينية لمسيحى مصر وسوريا الى نتائج وخيمة ظهرت آثارها عندما زحفت الجيوش الساسانية على سوريا فاستولت عليها وسقطت انطاكية ثم واصلت الزحف الى بيت المقدس فاستولت عليها سنة ٦١٤ وفى عام ٦١٩ م وصلت مصر واستولت عليها وعلى الاسكندرية عاصمتها دون أن تلقى أى مقاومة فى بلد منها . وليس معنى هذا أن الحرس الوطنى فى هذه البلاد كان ضعيفا أو عديم الولاء بل كان المواطنون غير راغبين فى المقاومة ، ولا فى رد الفاتحين وذلك لما لاقوه من اضطهاد وسوء معاملة من أباطرة الرومان وكنيستهم .

ولكن الدولة البيزنطية استطاعت بعد ذلك أن تستعيد هيبتها وممتلكاتها بقوة

---

(١) Diehl : Histoire de la Nation Egyptienne, T. III, P. 212.

بحريتها وزعامتها الحكيمة ، فقد استولى على السلطة هرقل حاكم شمال أفريقيا بعد أن خلع الامبراطور العاجز فوكاس . فأبحر من افريقية بأسطوله وقام بعدة غزوات وحملات استرجع بعدها أملاك الدولة فى مصر وسوريا ، بل ذهب الى أبعد من ذلك اذ نقل الحرب الى أرض الأعداء فواصل سيره حتى وصل المدائن عاصمة الفرس ، وهكذا انتهت الحرب سنة ٦٢٨ م . وقد كان لهذه الحروب التى استمرت مع الفرس عشرين عاما ، وما كان يلقاه السوريون والمصريون من الاضطهاد الدينى لمعارضتهم المذهب الأرثوذكسى (١) الذى فرضته عليهم القسطنطينية أثره البالغ اذ جعلتهم يرحبون بقدوم العرب بعد خروج الفرس بثلاث عشرة سنة ٦٤١ م .

---

(١) Diehl : L'Afrique Byzantine, P. 406.

الملاحة عند العرب قبل الاسلام

لقد كان لطبيعة شبه الجزيرة العربية ولموقعها الجغرافى أثر كبير فى تطور الملاحة على شواطئها ، اذ أنها تحد من ثلاث جهات بخط ساحلى بالغ الطول يدور من خليج السويس الى رأس الخليج الفارسى . وتمتد بالقرب من هـذه السواحل اليمن وحضرموت وعمان ، ولم يكن الاتصال بينها بحرا أشـد هولا من عبور الصحارى والجبال التى تفصل بينها برا . وكانت الملاحة تهيىء للعرب الاتصال عبر المياه المغلقة فى البحر الأحمر والخليج الفارسى بمركزين من أقدم مراكز الثروة والحضارة فى العالم ، وهما مصر وايران ، فضلا عن بلاد ما بين النهرين وكان يمكن بلوغها برا وبحرا . كما كان من اليسير عليهم عبور البحر الى شرق أفريقية فى الجنوب العربى والسير بسفنهم على ساحله بحثا عن سلع المناطق الاستوائية ، والبحر الأحمر والخليج الفارسى ، يكملهما النيل والفرات ودجلة ممران طبيعيان للملاحة بين حوض البحر الأبيض المتوسط وشرق آسيا . وهكذا نرى أن العرب يطلون من كلا جانبى جزيرتهم على طريقين من الطرق التجارية الكبيرة فى العالم .

حقيقة أننا لا نعرف حتى الآن شيئا يذكر عن نشاط العرب فى الملاحة قبل الفتح

الهلينى للشرق الأوسط ، ولكن فيما تركته الشعوب المجاورة لها من النقوش الكثيرة والكتابات على آثارها ما يشهد بأن سواحل شبه الجزيرة العربية ، كانت فى جميع العصور التاريخية على اتصال بالبلاد الأخرى بحرا . فتحدثنا النقوش السومرية والاكادية التى ترجع الى الألف الثالث قبل الميلاد عن الصلات البحرية بين بلاد ما بين النهرين وبلاد دلمون (Dilmun) ، ولعلها جزر البحرين ، وماجن (Magan) وهى عمان ، وقيل كان يوجد بها الخشب والنحاس ، كما ورد فى نقش لجش[1] (Lagash) ذكر لبناء السفن . وعلى الجانب الغربى للجزيرة العربية كانت السفن المصرية تمخر عباب البحر الأحمر منذ عهد ساحورع من ملوك الأسرة الخامسة ، كما قامت عدة رحلات بحرية الى بلاد بونت فى عهد الأسرة السادسة . وكانت السفن التى قامت بتلك الرحلات تعبر البحر الأحمر الى أقصى الجنوب ، ثم تعود فى أوبتها فى اتجاه مضاد للريح ، وهو أمر ليس بالهين فى تلك العصور ، وكانت تصنع فى رأس خليج السويس وتسميها النصوص المصرية أحيانا باسم (سفن الجبال) .

كذلك جاء فى تاريخ الدولة الاشورية أن أحد ملوك مملكة أرض البحار (Sealand) التى تقع على الخليج الفارسى ، وتمتد من مصب نهر الفرات الى (دلمون) ، أى الى الشمال الشرقى لشبه الجزيرة العربية قد فر فى أوائل القرن السابع قبل الميلاد مع بعض أتباعه عبر الخليج الفارسى والتجأ الى أرض عيلام بعد ثورة فاشلة شنها على سيده الملك الأشورى سنخريب . فما كان من الملك سنخريب الا أن جاء بفينيقيين الى مدينة مينوى ليبنوا له سفنا قوية . ثم أقام على السفن ملاحين من صور وصيدا وقبرص وأمر بتسييرها جنوبا فى مجارى الماء التى تشق البلاد وجرها على الأرض فى بعض المواضع ، حتى بلغت مصب الفرات . وتقول القصة ، وأبحرت الحملة الى مصب نهر اولاى[2] (Ulai) الذى كان يصب وقتئذ فى الخليج الفارسى مباشرة ، وهناك نزل المحاربون الى البر لملاقاة جنود (أرض

---

(١) لجش : مدينة سومرية مكانها الآن تل اللوح بالعراق .

(٢) هو نهر قارون ويصب الآن فى شط العرب إلى الجنوب من البصرة بنحو عشرين ميلا .

البحر) على الشاطىء وأوقعوا بهم الهزيمة . وفى عهد الدولة البابلية الحديثة التى وحدت غرب آسيا كله ومصر فى امبراطورية واحدة ، عمل الملك دارا الأول على ربط فارس بالهند ومصر بحرا الى جانب ربطها بهما برا ، فبعث بأسطول فى نهر السند جنوبا طاف حول الجزيرة العربية حتى وصل مصر .

أما الاسكندر المقدونى فقد عنى عناية خاصـــة بتنشيط الملاحة فى الخليج الفارسى ، فاستأجر الفينيقيين للملاحة فى الخليج واستيطان شواطئه ، كما نقل كثيرا من السفن الى بلاد ما بين النهرين وبنى بعض السفن مستعينا بأشجار السرو القريبة من بابل ، وعمل على تحسين الملاحة فى الفرات والنهوض بمينـــاء بابل ، وأرسل ثلاث سفن جنوبا للاستكشاف ، وقد جاءت احدى السفن الى البحرين حيث شاهد رجالها مصايد اللؤلؤ . وفى القرن الثالث قبل الميلاد كان أهل جرها (Gerrha) على ساحل الاحساء ، ومعظمهم من العرب ، الذين اشتهروا بسيادة التجارة البحرية والبرية فى تلك المنطقة ، كانوا يتجرون مع أرض البخور فى جنوب شبه الجزيرة العربية عن طريق القوافل ، كما كانوا يتجرون برا وبحرا مع مدينة سلوقية (Seleucia) على نهر دجلة ، التى كانت السفن البحرية تستطيع التصعيد اليها فكانت نهاية الملاحة فى الخليج [1] .

وقد ظلت تجارة الخليج الفارسى طوال عهد الامبراطورية الرومانية فى حوزة مدن صغيرة تقوم بدور الوسطاء ويشغل العرب فيها مركزا مرموقا ، مثل مدينة خاراكس[2] وابولوجوس ثم مدينة تدمر فى صحراء سوريا ، ولم يحاول الرومان القضاء على هذا النظام الا عندما فتح الامبراطور تراجان بلاد ما بين النهرين ، ولكن سرعان ما استعادت تدمر بعد ذلك ازدهارها ونشاطها التجارى ، فقد وافقت روما على تركها شبه مستقلة حتى يستطيع تجارها مزاولة تجارتهـم فى كلتـا الامبراطوريتين الفارسية والرومانية .

وهكذا نرى أنه قد قامت فى تلك الفترة التاريخية تجارة بحرية منتظمة من

---

(١) Muller : On the Erythraean Sea, P. 142.

(٢) يقول (Pliny) أن خاراكس كانت سنة ٧٧ م على حدود دولة البـارثيين وكان يقوم عليها أمير سامى .

الخليج الفارسى الى الجنوب الغربى من شبه الجزيرة العربية ، وان عرب الخليج لعبوا دورا أساسيا فى هذه التجارة ، ومع هذا فان العصر الذهبى للخليج الفارسى لم يكن قد حان بعد ، فقد كانت الصدارة فى تلك الأيام للبحر الأحمر . واعتمادا على ما ذكره اجاثارخيدس ، واسطرابون وبربيلوس ، وبلينى الكبير ، وعلى ما ورد فى بعض النقوش الأثرية نستطيع أن نكون فكرة واضحة عن العرب والبحر الأحمر فى العصر الهلينى وأوائل العصر الرومانى .

لقد سبق القول أن بطليموس الثانى اهتم بالكشف عن الشاطئ الأفريقى من البحر الأحمر ، كما أقام عدة موانى عليه مثل برنيس[1] (Berenice) وغيرها من الموانى . وانه لم يهمل أمر الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر ، فقد كلف ارستون (Ariston) بأن يبحر من خليج السويس الى باب المندب مستكشفا فى طريقه الساحل الغربى لشبه الجزيرة العربية . كذلك جعل بطليموس الثانى ومن جاء بعده من ملوك البطالمة خليج العقبة صالحا للملاحة أمام التجار [2] . وهنا يقول اجاثارخيدس[3] السكندرى أنهم (أى ملوك البطالمة) جعلوا خليج العقبة صالحا للملاحة أمام التجار ، ويضيف ، وربما كان الغرض من هذا ومن جملة الاستكشاف التى قام بها ارستون هو اعادة فتح الطريق الذى كان يسلكه سليمان وحيرام ، اذ كانت فلسطين وفينقيا خاضعتين لحكم البطالمة . وقد أثارت هذه المحاولة النبطين الذين كانوا يسيطرون على الطرف الشمالى من طريق القوافل الممتد من بلاد العرب الجنوبية ويعولون عليه فى معاشهم ، ويقول اجاثارخيدس عن النبطين « كانوا منذ القدم يعيشون عيشة راضية قانعة ، بما تمدهم بها قطعانهم من غذاء ، ولكنهم فيما بعد عندما جعل ملوك الاسكندرية الخليج صالحا للملاحة أمام التجار أخذوا يهاجمون الناجين من السفن المحطمة ، ويبنون سفن القرصنة لسلب

(١) تقع برنيس تجاه مدينة أسوان بالإقليم المصري .

(٢) Cary & Warmington : The Ancient Explores, P. 67.

(٣) Rostovtzeff : Social & Economic History of the Hellen World, vol. I, P. 383.

الملاحين بالغين فى ذلك ما بلغه التاورى [(١)] (Pontic tauri) من قسوة وخروج على القانون . ولكن دهمتهم فى عرض البحر السفن التى تضم صفوفا أربعة من المجاديف (Quadrireme) أنزلت بهم ما يستحقون من عقاب » .

فتبين مما تقدم أن التجارة البحرية والبرية بين الهند وشبه الجزيرة العربية ومصر ، كان معظمها فى العصر الهلينستى فى أيدى العرب ، وبالاضافة الى ما جاء فى كتب الجغرافيين والمؤرخين القدامى عن ذلك ، فقد عثر فى الجيزة على تابوت عليه نقوش بالخط العربى الجنوبى واللهجة المعينية ، مؤرخة بالسنة الثانية والعشرين من (بطلميوس بن بطليموس) أى سنة ٢٦٣ ق‌م . وترجمة النص هو أن رجلا من (معينيا) يسمى زيد ـــ ال زيد كان يعمل كاهنا فى أحد المعابد المصرية ، وكان يستورد المر والذزيرة (قصب الطيب) من بلاده للمعبد ، ويصدر اليهـا على السفينة التجارية التى يملكها ، أثوابا جميلة من البز المصرى [(٢)] . ولم تقف تجارة العرب البحرية عند نهاية البحر الأحمر فحسب بل تعدتها الى البحـر الأبيض المتوسط ، فقد عثر فى جزيرة ديلوس (Delos) ببحر ايجه ، أهم مراكز شرق البحر الأبيض المتوسط التجارية فى القرن الثانى قبل الميلاد ، على كثير من النقـوش المعينية والسبأية ، وكلها ابتهالات وتقديس لآلهة عرب الجنوب .

أما فى العصر الرومانى ، فقد كانت العلاقات التجارية مع البلاد العربية بسيطة ، وذلك لاختلال الأمن فى البحر الأبيض المتوسط ، وللحروب الأهلية الرومانية ، وقد أشار استرابون الى ذلك بقوله : فيما مضى لم يتعد عدد السفن التى تستطيع عبور الخليج العربى (أى البحر الأحمر) والخروج الى ما وراء المضيق (باب المندب) « عشرين سفينة » ، أما فى عصر الامبراطور أوغسطس (٣١ ق.م ـــ ١٤م) ، فقد عاد الأمن الى نصابه فى البحر الأبيض المتوسط ، كما هدأت الحروب الأهلية

---

(١) التاورى : هم سكان الساحل الجنوبى من شبه جزيرة القرم المطلة على البحر الأسود (Pontus)، ويقول عنهم هيرودوت أنهم كانوا يقدمون ركاب السفن الغارقة وكل من يأسرونهم فى البحر من اليونانيين قرابين لآلهتهم العذراء (يعقوب بكر ـــ العرب والملاحة هامش ص ٥٩) .

(٢) Rostovtzeff : The Social & Economical History of the Hellenistic World, vol. II, P. 702.

فى الداخل فزاد الاقبال على التحف الشرقية وتجارة الهند » ، ثم يضيف استرابون : ان أكثر من ١٢٠ سفينة كانت تبحر فى العام من ميناء ميوس هورموس (Myus Hormus) الى الهند ، وعلى خلاف ما كانت عليه الحال من قبل .وقد بلغت تجارة الشرق قيمة كبيرة عند الرومان وظهرت فى شبه الجزيرة العربيــة مدن جــديدة أصبحت موانى بحرية هامة مثل ميناء موزا (Muza) لشهرتها باللبان والعطور السبأية ، لذلك حاول الرومان السيطرة على بلاد العرب الجنوبية ، فاحتلوا ميناء عدن (٤١ — ٥٤ م) وأبقيت حامية رومانية هناك . وفى عهد الامبراطور تراجان وهدريان ازدهرت الطرق التجارية البحرية فى البحر الأبيض المتوسط والبحــر الأحمر والمحيط الهندى وذلك بفضل المشروعات الكثيرة التى قاموا بها فى هذا الشأن ، مثل اعادة حفر قناة تراجان التى تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض .

وفى القرن الثالث الميلادى ذبلت التجارة الرومانية الشرقية ، نتيجة للاضمحلال السياسى والتدهور الاقتصادى وانخفاض قيمة العملة . كما ظهر فى هذا القرن دولة فارسية وطنية فى ايران اعتبرت نفسها الوارثة الشرعية لملوك الاخمينيين وبذلك أصبحت فترة حكم السلوكيين والبارثين ، من وجهة نظرها ، دخيــلة فى تاريخ الفرس . وفى القرن الرابع انقسمت الدولة الرومانية الى قسمين ، غربى وعاصمته روما وشرقى وعاصمته القسطنطينية ، وهكذا أصبح يتنازع القوى فى منطقــة الشرق الأوسط قوتان كبيرتان ، هما الدولة الساسانية والدولة البيزنطية .

وقد شجعت الدولة الساسانية الملاحة والتجارة البحرية ، وأسس أول ملوكها ازدشير الأول عدة موانى بحرية ونهرية للاتجار مع شعب شرق أفريقية ، وكان الساسان يطلقون عليهم اسم (زند افريك [1]) . وقد أدى نشاط الفرس فى الملاحة البحرية وازدياد نفوذهم فى تجارة الشرق ، الى تهديد مصالح التجار العرب ، مما دعا عرب البحرين وسائر عرب السواحل الى عبور الخليج الفارسى والاغارة على الدولة الساسانية ، ولكن الشاه شابور الثانى استطاع أن يرد على عرب شبه الجزيرة بالاغارة عليهم فى عقر دارهم واحتلال البحرين وأقام حامية فارسية هناك .

---

(١) Brown : E.G. A Literary History of Persia, P. 110.

أما بالنسبة لليونان والرومان فقد اضمحلت صلاتهم التجارية بالعرب منذ القرن الثالث الميلادى واستمر الحال كذلك الى القرن السادس ، وقد نتج عن هذه الحال أن كثيرا من المراجع التاريخية المعاصرة لتلك الفترة ، كانت تطلق اسم (الهنود)[1] خطأ على الأحباش والحمريين ، وذلك لجهل معظمهم بالعرب وساكنى شواطىء البحر الأحمر . وفى القرن السادس استعادت التجارة البحرية بين الشرق والغرب بعض نشاطها القديم ، فقد كان التجار اليونان يسلكون طريقين فى البحر الأحمر ، الأول يمتد من الاسكندرية مصعدا فى النيل ثم يعبر الصحراء الى أحد الموانى ، ومنه يسلك البحر الأحمر حتى ميناء (ادولس[2]) ثم الى اكسوم فى الحبشة . وكان الطريق الثانى يبدأ من ايلة ويمتد على طول الشاطىء الغربى لشبه الجزيرة العربية ، وكانت السفن ترسو اذا جن الليل عند أحد المراسى الطبيعيــة .

وعلى الرغم من أن مؤرخى القرن السادس الميلادى ، لم يذكروا شيئا عن الملاحة العربية ، فليس معنى هذا انه لم يكن للعرب ملاحة فى ذلك الوقت ، وان كان فيه ضمنا ما يدل على أن سفنهم التجارية لم يكن لها شأن يذكر فى أعالى البحار ، وكان هذا نتيجة حتمية للتدهور والاضمحلال السياسى والاقتصادى اللذين أصابا بلاد العرب الجنوبية فى القرن السادس . فقد أرسل ملك اكسيوم حملة بحرية كبيرة سنة ٥٢٥ م أبحرت من ميناء ادولس وعبرت البحر الأحمر الى بلاد اليمن ، ولم يكن لدى (ذونواس) طاغية حمير أسطول حربى يصد به هجمات عدوه فى البحر ، فاستطاع الأحباش الاستيلاء على اليمن وأخضعوها لنفوذهم . أما من الناحية الاقتصادية ، فقد تحول طريق التجارة الشرقية من البحر الأحمر الى الخليج الفارسى ومنه الى شط العرب ثم تختتم رحلاتها فى (ثيريدون) عند مصب الفرات ومن هناك تحمل على ظهور الابل حتى سوريا التى كان يسميها الصينيون (تا ــ تسن) .

---

(١) العرب والملاحة فى المحيط الهندى (ترجمة) ص ٩٣ .

(٢) ميناء على الشاطىء الغربى للبحر الأحمر فى الصومال (أنظر الخريطة) .

وهكذا نرى أن نفوذ عرب الجنوب قد اضمحل على عهد الرسول صلى الله عليه وسلم . وانتقلت القوة والحيوية الى عرب الشمال ، المناذرة المجاورين للدولة الساسانية ، والغساسنة المتاخمين للدولة البيزنطية ، ولم يكن عرب الشمال أهل بحر ، وانما قدرت لهم ظروفهم الجغرافية أن تربط حياتهم بتجارة القوافل القادمة من الجنوب والشرق الى الشمال والغرب حاملة ثروات أفريقية وآسيا الى الدولتين اللتين كانتا تفرضان سلطانهما على الشرقيين الأوسط والأدنى فى ذلك الوقت . أما عن عرب وسط شبه الجزيرة ونعنى بهم عرب الحجاز ، فقد كانت لهم صلة وثيقة بالحبشة عبر البحر الأحمر ، بدليل هجرة نفر من أوائل المسلمين اليها ، وان كان عجز قريش عن مطاردة المهاجرين يدل على أنه لم يكن لديهم سفن خاصة بهم . ولما أسلم عرب وسط شبه الجزيرة وبلغت فتوحاتهم السواحل المحيطة بهم ، أظهر بعضهم ميلا الى ركوب البحر ، ولم يكن ميلهم سوى امتداد للنفوذ الذى دأب عليه العرب فى الجاهلية منذ أقدم العصور ، فكان الرجل يركب مركبا كما يركب جملا ، أما للتجارة أو للاغارة ، وكان أول من قام بغارة بحرية من شواطىء شبه الجزيرة ، هو عثمان بن العاص الثقفى والى البحرين ، فقد أبحر من عمان فى غارة جريئة على ساحل الهند عند (تانة) بالقرب من بمباى ، كما اتجه أخوه الى خور (الديبل) عند مصب نهر السند ، ولما رجع جيش عثمان الثقفى من تانة ، كتب الى الخليفة عمر بن الخطاب يعلمه بذلك ، فكتب اليه عمر : « يا أخا ثقيف حملت دودا على عود ، وانى أحلف بالله لو أصيبوا لأخذت من قومك مثلهم [1] » . وأراد العلاء بن الحضرمى [2] خليفته فى ولاية البحرين أن يظهر جرأته واقدامه ، فعبر الى فارس وتوغل فيها بعيدا حتى اصطخر فارس ، وكان ذلك بتحريض من أهل ولايته فجمع لذلك اثنى عشر ألفا من المسلمين وركب البحر . وعلى الرغم من أن المسلمين عادوا الى البصرة محملين بالغنائم الا أن الحملة باءت بالفشل وفقد

---

(۱) فتوح البلدان للبلاذرى ص ٣٧ .

(۲) ذكر كثير من المؤرخين أن أول من ركب البحر فى أمم الاسلام هو علاء بن الحضرمى ، منهم البلاذرى ص ٤٦٤ (المقريزى ج ۱ ص ۲۷۱ ؛ الماوردى الأحكام السلطانية ص ١٩٤ الى ص ١٩٦ تاريخ اليعقوبى ج ٢ ص ٢١٤ .

المسلمون سفنهم التى عبروا بها الخليج الى فارس . فلما علم الخليفة بأمر تلك الحملة غضب على العلاء غضبا شديدا ، لأنه أولا قام بها دون اذن منه ، وثانيا لأن عمر كان يكره ركوب البحر ، ولذا قرر عزل العلاء .

ولما طلب معاوية بن أبى سفيان الى عمر بن الخطاب وألح فى أن يأذن له بغزو بلاد الروم بحرا لقربها منه ، اذ كان يشغل وقتئذ ولاية الشام ، طلب عمر الى والى مصر عمرو بن العاص أن يصف له البحر وراكبه ، على اعتبار أن مصر من الأمم التى مارست ركوب البحر وعرفت فنونه ، كما عرفت أخطاره ومخاوفه منذ العهد الفرعونى ، فكتب عمرو يقول « يا أمير المؤمنين ، انى رأيت البحر خلقا كبيرا يركبه خلق صغير ، ليس الا السماء والماء ، ان ركد أحزن القلوب ،وان ثار أزاغ العقول ، يزداد فيه اليقين قلة ، والشك كثرة ، هم فيه كدود على عود ، ان مال غرق ، وان نجا برق [1] » فلما جاء عمر هذا الكتاب كتب الى معاوية يمنعه من ركوب البحر قائلا « لا والذى بعث محمدا بالحق لا أحمل فيه مسلما أبدا . انا سمعنا أن بحر الشام يشرف على أطول شىء على الأرض ، يستأذن الله فى كل يوم وليلة أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحمل الجنود فى هذا الكافر المستصعب . وتالله لمسلم أحب الى مما حوت الروم ، فاياك أن تعرض ، وقد تقدمت اليك ، وقد علمت ما لقى العلاء منى ولم أتقدم اليه فى مثل ذلك[2] » .

وقد علل ابن خلدون فى مقدمته سبب امتناع العرب فى أوائل العصر الاسلامى من ركوب البحر بقوله « والسبب فى ذلك أن العرب لبداوتهم لم يكونوا فى أول الأمر مهرة فى ثقافته وركوبه ، والروم والافرنجة لممارستهم أحواله ومزاياهم فى التغلب على أعواده ، مرنوا عليه فأحكموا الدراية بثقافته . فلما استقر الملك للعرب وشمخ سلطانهم وصارت أمم البحر خولا لهم وتحت أيديهم ، وتقرب كل ذى صنعة اليهم بمبلغ صناعته واستخدموا من النوتية فى حاجاتهم البحرية أمما ، وتكررت ممارستهم البحر وثقافته استحدثوا بصراء بها ، فتاقت نفوسهم الى الجهاد

---

(١) المقريزى جـ ١ ص ٢٧١ ، الكندى ص ٥٩ .

(٢) المقريزى جـ ٢ ص ١٩٠ .

فيه فأنشأوا فيه السفن والشوانى ، وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح وامطوها العساكر المقاتلة لمن وراء البحر من أمم الكفر ، واختصوا بذلك من ممالكهم وثغورهم ما كان أقرب الى هذا البحر وعلى حافته مثل الشام وافريقية والمغرب والأندلس » .

ومثل هذه القصص والروايات التى نسبت الى عمر بن الخطاب والتى يفهم منها كراهيته ركوب البحار وتخوفه منه ، هى منشأ الاعتقاد السائد عند جمهور مؤرخى المسلمين ، كابن خلدون وغيره بأن العرب لم يكونوا محبين لركوب البحر فى يوم من الأيام . وهذا قول خاطىء اذا ما أخذ على اطلاقه ولا يتفق والواقع بعد ما تبين من تاريخ الملاحة عند العرب قبل الاسلام . على أن مثل هذه القصص انما تدل على أن عرب وسط شبه الجزيرة لم يكونوا يعنون بالبحر فى أوائل العصر الاسلامى ، وعلى أن عمر كان بما جبل عليه من روية وزرانة يستهدى المنطق السليم وهو يكبح جماح قواده عن الغزوات التى قد يبدو له فيها ولو نذر يسير من المخاطرة بأرواح المسلمين . ولم يكن سلوكه هذا مقصورا على الحروب البحرية فحسب ، بل كان كذلك بالنسبة للحروب البرية ، فقد عارض أيضا من قبل ما عرضه عليه عمرو بن العاص من فتح مصر رغم أن طريق الغزو كان برا ، فعمر مع حرصه على سلامة المسلمين كان يخشى أن يتسع نطاق الغزو الى حدود لا يمكنه الدفاع عنها . وجريا على السياسة الحميدة التى انتهجها المسلمون ، وهى الشورى فى أمور الدولة العليا ، فقد رأى عمر أن يعرف آراء قادة المسلمين فى طلب معاوية غزو قبرص ، وهى غزوة بحرية وفيها من المخاطرة ما يستوجب الدرس والروية ، خاصة انه لم يكن لدى العرب فى ذلك الوقت عدد كاف من السفن يصارعون به الأسطول البيزنطى اذا التقوا به ، لذلك وقع اختيار الخليفة على عمرو بن العاص والى مصر اذ ذاك ، لما لهذه الولاية من شواطىء على نفس البحر الأبيض المتوسط ، مثل الشام .

وجاء رد عمرو ، وصفا دقيقا لطبيعة البحر وركوب مياهه وما يلاقيه المرء فى ذلك من صعاب ، فكان هناك رأيان متعارضان ازاء ركوب البحر الأبيض المتوسط ، أحدهما ينادى به معاوية ، وهو ضرورة بناء أسطول عربى لخوض

الحرب فى البحار ، والثانى ينادى به عمرو ، وهو تجنب المخاطرات البحرية وقد اختار الخليفة الرأى الثانى وكان رائده فى ذلك الحرص على سلامة المسلمين .

وعلى الرغم من سياسة الحذر والحيطة التى انتهجها عمر فى ركوب البحر الأبيض المتوسط ، فانه لم يتوان عن تسيير حملة (بحرية) فى البحر الأحمر ضد الأحباش ردا على هجماتهم على السواحل الغربية ، وقد استبسل المسلمون فى الحرب فى مدينة (اودلس) ولكنهم انهزموا فى النهاية على الأرض . وكان من نتائج هذه الحملة أن زادت حيطة عمر وحذره فى ركوب البحر . وخاصة البحار التى لم يسبق للعرب خوضها من قبل مثل البحر الأبيض المتوسط .

ولعل فى ذكر البحر والفلك التى تجرى فيه بما ينفع الناس فى آيات كثيرة من القرآن الكريم ما يشعر بأن من العرب من كانوا يعرفون ركوب البحر . ونذكر على سبيل المثال لا الحصر قوله سبحانه وتعالى : (ربكم الذى يزجى لكم الفلك فى البحر لتبتغوا من فضله انه كان بكم رحيما)[1] وقوله تعالى (وهو الذى سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها ، وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون [2]) ، وقوله تعالى (الله الذى سخر لكم البحر لتجرى الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون [3]) .

فهذه الآيات الكريمة تشير فيما تشير اليه الى تسخير البحر وتذليله وجريان الفلك فيه بطلب فضل الله كالربح بالتجارة واستيراد محصولات الأمم الأخرى وغير ذلك من المصالح الدينية والدنيوية ، وهذا كله يتطلب السفر وركوب البحر . كذلك جاء ذكر البحر وركوبه فى الأحاديث النبوية ، فى سبيل نشر الدعوة الاسلامية ، فقد روى الجاحظ بن السنى عن الحسين بن على رضى الله عنه ، عن رسول الله صلى الله عليه وسلم ، فيما يذكره راكب البحر الى الجهاد ، جهاد الكفار قال (امان لأمتى من الغرق اذا ركبوا البحر أن يقولوا بسم الله مجراها ومرساها ،

---

(١) سورة الإسراء آية (٦٦) .

(٢) سورة النحل آية (١٤) .

(٣) سورة الجاثية آية (١٢) .

ان ربى لغفور رحيم وما قدروا الله حق قدره ، والأرض جميعا قبضته يوم القيامة ، والسموات مطويات بيمينه سبحانه وتعالى عما يشكرون) .

ومن الأحداث التى تؤيد أن عمر بن الخطاب لم ينه عن ركوب البحر الا فى أحوال خاصة وهى التى لا يأمن عواقبها والتى يرى أن المسلمين يتعرضون فيها للخطر ، فى وقت كانت الدولة الاسلامية تضن فيه بكل مسلم وتحرص على سلامته، اذ كانت تدخره لنشر الدعوة الاسلامية ، وفتح الامصار لكى يذكر فيها اسم الله تعالى ، من تلك الأحداث موافقته على اعادة فتح قناة تراجان من جديد وذلك لنقل قمح مصر الى المدينة ، فقد ظل القمح عاما أو عامين ينقل عبر الصحراء الى سيناء وغربى الجزيرة العربية ، حتى أذن عمر لعمرو ، وقبل اخضاع مصر كلها (٦٤١ — ٦٤٢ م) بشق القناة التى تصل النيل بالبحر الأحمر . وقد استخدمت القناة فعلا قبل عام ٦٤٤ وشحنت فى أول الأمر عشرون سفينة قمحا عند أرصفة ميناء بابليون، سارت فى قناة القلزم ثم فى البحر قاصدة الى (الجار)[1] ميناء المدينة المنورة . وظلت القناة مفتوحة بعد ذلك ، وان لم تستعمل الا فى وقت الفيضان لما طرأ على ذلك الجزء من مصر خلال العصور من ارتفاع فى مستوى الأرض . وظلت الامدادات من القمح ترسل عاما بعد عام قرونا عدة ، ومن المحتمل أنها لم تلبث حتى أخذت تفرغ فى جدة [2] ، ميناء مكة الجديد .

ولكن عندما اقترح عمرو شق فرع للقناة من بحيرة التمساح الى البحر الأبيض المتوسط شمالا ، كقناة السويس الحالية ، لم يأذن له عمر خوفا من أن تعبر أساطيل الروم الى البحر الأحمر وتعترض طريق الحجيج . هذا ويجب أن نذكر أن الدولة الاسلامية فى عهد الخليفة عمر بن الخطاب لم تكن قد وطدت دعائم سلطانها بعد ، كما أنه لم يستتب لها الأمر فى البلاد التى تحيط بالبحر الأبيض المتوسط الذى يفصل بينها وبين أقوى منافس لها ، وهى الدولة البيزنطية ، ونعنى بتلك البلاد ، مصر وبلاد الشام .

---

(١) العرب والملاحة فى المحيط الهندى ص ١٨٨ .

(٢) العرب والملاحة فى المحيط الهندى ص ١٨٨ .

كذلك الخليفة عثمان بن عفان فلم يكن فى أول عهده أقل حذرا من سلفه عمر فى ركوب البحر الأبيض المتوسط ، كما يؤخذ من رده على معاوية عندما كتب اليه يستأذنه فى غزوة قبرص [١] ، ويعلمه قربها وسهولة الأمر فيها ، وهو قوله قد شهدت ما ورد عليك من عمر رحمه الله ، حين استأمرته فى غزو البحر) . ولكنه فى سنة ٢٧ أجاب معاوية الى طلبه حين كتب اليه مرة ثانية يهون عليه ركوب البحر الى قبرص ، وكانت اجابته بتحفظ اذ قال له (فان ركبت البحر ومعك امرأتك فاركبه مأذونا لك والا فلا ، ولا تنتخب الناس ولا تقرع بينهم ، خيّرهم ، فمن اختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه) . وقد نفذ معاوية أمر الخليفة وحمل معه امرأته فأخته بنت قريظة [٢] وجماعة من الصحابة فيهم : عبادة بن الصامت ومعه زوجته أم حرام ، وأبو الدرداء وشداد بن اوس بن ثابت [٣] ، وأبو أيوب خالد الأنصارى، وأبو ذر الغفارى ، وفضالة بن عبيد الأنصارى ، وواثلة بن الأسقع الكنانى ، وعبد الله بن بشر المازنى ، والمقداد وكعب الحبر بن مانع وجبير بن نفير الحضرمى، وكان ذلك سنة ثمان وعشرين بعد انقضاء فصل الشتاء ، ويقال سنة تسع وعشرين [٤] . وأقلع الأسطول الاسلامى من ميناء عكا بمراكب كثيرة متجها نحو جزيرة قبرص ، كما سار اليها من مصر أسطول اسلامى آخر عليه سعد بن أبى سرح فاجتمعوا عليها ، فصالحهم أهلها على جزية سبعة آلاف دينار كل سنة يؤدون الى الروم مثلها ، لا يمنعهم المسلمون عن ذلك ، وليس على المسلمين منعهم ممن أرادهم من ورائهم ، وعليهم أن يؤذنوا المسلمين بمسير عددهم من الروم اليهم ، ويكون طريق المسلمين الى العدو عليهم [٥] . وهكذا نرى أن معاوية بن أبى سفيان أول

---

(١) البلاذرى ص ١٥٢ .

(٢) البلاذرى ص ١٢٣ .

(٣) هو ابن أخى حسان بن ثابت الأنصارى شاعر رسول الله صلى الله عليه وسلم .

(٤) فتوح البلدان ، ابن الأثير .

(٥) ابن الأثير فى حوادث سنة ٢٩ هـ .

مسلم غزا فى البحر الأبيض المتوسط . على أن سياسة العرب البحرية فى صدر الاسلام كانت سياسة دفاعية فحسب تستهدف تأمين الفتوحات العربية فى مصر والشام ، ولم يعنوا فى ذلك الوقت المبكر من فتوحاتهم فى ركوب البحر الأبيض المتوسط لغزوات لا يأمنون نتائجها . لذلك حرص العرب على أن يتركوا حاميات قوية فى الحصون والمحارس والربط فى المدن الساحلية الهامة مثل اللاذقية وصور وصيدا وعكا على شاطىء بلاد الشام ، وفى الاسكندرية وتنيس ودمياط والبرلس ورشيد على الشاطىء المصرى ، وفى بنطابلس وتونس بشمال أفريقية ، وقد جاء فى كتاب فتوح البلدان للبلاذرى وصفا لهذه السياسة فى قوله « فكلما فتحوا مدينة ظاهرة أو عند ساحل رتبوا فيها ما تحتاجه من الجند ، فان حدث فى شىء منها من قبل العدو سربوا اليها الامداد [1] » . وقد تجلت هذه السياسة بوضوح عندما تعرضت مصر والشام لغارة الروم على هذين الأقليمين سنة ٢٥ هـ / ٦٤٥ م .

وهكذا نرى أن هول البحر لم يثن العرب عن ركوبه وممارسة فنونه والحذق فيها فقد جابوا البحار وأكثروا من بناء الجوارى المنشآت ووسقوها بالعتاد والمقاتلة الى أمم مما وراء البحار . ولم يكتفوا بأن حذقوا سلوك البحار وفنون الغزو فيها، والاتجار على شواطئها وموانيها بل قاموا بالسياحات البعيدة واكتشفوا البلاد المجهولة ، وظهر منهم المعلمون المهرة والملاحون الحاذقون من أهل سيراف ، والبحرين وعمان أمثال أبى الحسن محمد بن أحمد بن عمر السيرافى ، وأبى الزهر البرختى الناخذاه ، والحسن بن عمر ، واسماعيل بن ابراهيم بن حرواس الناخذاه ، وكذا عبهره الربان الكرمانى ، ومحمد بن بايشاد ، وعمران الأعرج الربان الشهير وغيرهم كثير ممن جابوا البحار والمحيطات فى أواخر القرن الثالث وأوائل القرن الرابع الهجرى ، وأمثال أحمد بن ماجد وسليمان المهرى فى القرن العاشر الهجرى .

والى جانب ما تقدم فان العرب ألفوا فى علم الملاحة وفنونه كتبا كانت وما تزال مراجع عالمية لها قيمتها ، مثل كتاب « المترجم بالمدخل الكبير الى علوم البحر »

---

(١) البلاذرى ص ١٣٤ .

ألفه أبو معشر المنجم ، وكتاب « الرهمانى »[1] ألفه محمد بن شادان ، وسهل بن ابان وليث بن كهلان . وألف فى علم الملاحة أيضا أحمد بن بترويه والمعلم خواشير ابن يوسف بن صلاح الأركى من رجال القرن الرابع للهجرة ، ويعد أحمد بن ماجد من عمان وسليمان المهرى من الشحر من أئمة من ألف فى علم الملاحة ، ولا تزال آثارهما باقية الى الآن وسيجىء الكلام عليهما مفصلا فى باب المخطوطات.

هذا ولا ننسى أن البحر وما تمخر عبابه من سفن ومراكب قد لعب دورا هاما فى الأدب العربى فى الجاهلية والاسلام ، فقد جاء فى معلقة طرفه بن العبد البكرى :

كأن حـــدوج المالكية غـــدوة
خـــلايا ســـفين بالنواصـــف من د د

« عدولية » أو من سفين « ابن يامن »
يجور بهـا المـلاح طـورا ويهتـدى

---

(١) الرهمانى : عبارة عن دفاتر تسجل فيها خطوط عرض الموانى ، وإرشادات بحرية كما كانت تحتوى على الجداول الفلكية وخطوط العرض وعلى معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب وكل ما يحتاج الربان إلى معرفته . وأول من كتب عنه المقدسى فى القرن الرابع الهجرى ، الذى يقول فى وصفه (وصاحبت مشايخ فيه « أى المحيط الهندى » ولدوا ونشأوا من ربانيين وأشاتمه (ورد فى اللسان والتاج والجواليقى المعرب ، الاشتيام مادة شتم هو رئيس الركاب ، أى رئيس الملاحين) ووكلاء وتجار ورأيتهم من أبصر الناس به وبمراسيه وأرياحه وجزائره فسألتهم عنه وعن أسبابه وحدوده ورأيت معهم دفاتر فى ذلك يتدارسونها ويعولون عليها ويعملون بما فيها « كما تعرض المقدسى للخرائط التوضيحية وسماها الصور ، كذلك ذكر لنا ابن ماجد (رهمانى) قديماً صنفه الربابنة المشهورين محمد بن شاذان وسهل بن إبان وليث بن كهلان .

الباب الثانى

البحرية في مصر الإسلامية

يقول ابن خلدون فى مقدمته عن البحرية الاسلامية « فلما استقر الملك للعرب وشمخ سلطانهم ، وصارت أمم البحر خولا لهم وتحت أيديهم ، وتقسرب كل ذى صنعة اليهم بمبلغ صناعته ، واستخدموا من النواتية فى حاجاتهم البحرية أمما ، وتكررت ممارستهم البحر وثقافته استخدموا بصراء بها ، فتاقت نفوسهم الى الجهاد فيه ، وأنشأوا فيه السفن والشوانى وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح وأمطوها العساكر المقاتلة لمن وراء البحر من أمم الكفر ، واختصوا بذلك من ممالكهم وثغورهم ما كان أقرب الى هذا البحر وعلى حافته » .

ومعنى هذا أن ابن خلدون يرى أن العرب اعتمدوا فى أول أمرهم على أبناء الأمم التى خضعت لسلطانهم ممن كانت لهم دراية بالبحر وثقافته ، وهو رأى له تقديره ووجاهته فى هذه الناحية ، وقد كانت مصر بطبيعة الحال من أولى تلك الأمم . فمن المعروف أن أكبر صناعات مدينة الاسكندرية — قبيل الفتح العربى — صناعة بناء السفن اذ كانت الاسكندرية أكبر أسواق العالم وأكثر ثغوره ازدحاما وحركة فى تجارة القمح والكتان والورق والزجاج وغير ذلك من موارد البلاد

الزراعية والصناعية ، كما كانت تحمل اليها مقادير عظيمة من الذهب والعاج من بلاد النوبة وأثيوبيا ، كذلك كانت ترد اليها أنواع التوابل والبهار والحرير والفضة والجواهر من بحار الصين والهند عبر البحر الأحمر حتى مدينة القلزم (السويس) ، ومنها تحمل فى ترعة تراجان الى مدينة منف على نهر النيل . ومن منف تنحدر بها السفن فى النيل الى ميناء الاسكندرية ، حيث كانت تصدر الى جميع موانى البحر الأبيض المتوسط . ومثل هذه التجارة العظيمة لابد لها من عدد كبير من السفن ، ولما كانت مصر خلوا من موارد الخشب الذى يصلح لصناعات السفن ، فقد كانت تستورد من بلاد الشام وغيرها من البلدان المنتجة لهذا النوع من الخشب ، ثم تقوم بصناعته فى مدينة الاسكندرية . وكان قيام هذه الصناعة فيها — وهى مركز تجارى هام — أعود بالربح وأجدى على التجار . وفضلا عن ذلك فان مصر تنبت نوعا من الكتان تصلح أليافه صلاحية تامة لعمل الحبال وأدوات السفن ، فقد ورد فى كتاب البلدان لابن الفقيه [1] « ومن عجائب مصر نوع من الكتان اسمه (الدقس) كانت تصنع منه حبال السفن وكانت تسمى (القرقس) ».

ويذكر (سيبوس) [2] فى تاريخه ، أن احدى سفن الغلال التى كانت تصنع فى الاسكندرية تحمل عشرين ألف مد (أى ٤٠٠٠ أردب) . ويقول بتلر [3] فى تعليقه على حمولة السفينة ، ان أحدا من المؤرخين لم يذكر أن حمولة السفينة كانت فذة .

والى جانب السفن والأسطول التجارى كانت مصر تصنع كذلك السفن الحربية لها وللدولة البيزنطية . وكانت السفن الحربية على نوعين ، نوع كبير الحجم ويمكن أن نسميه البوارج ، وتسع السفينة منها ألف رجل ، ونوع صغير ويمكن تسميته الطرادات وكانت الواحدة منها تسع مائة رجل ، كما كانت مهمتها السير السريع واللف حول السفن الكبرى .

ويذكر سيبوس (Sebeos) وصفا مسهبا على جانب عظيم من الأهمية للسفن

---

(١) ابن الفقيه ج ٥ ص ٦٦ .

(٢) Sebeos : Translation by Conybeare, P. 82.

(٣) فتح مصر صفحة ٨٣ .

المصرية التى أرسلت لغزو بيزنطة فى عهد معاوية ، جاء فيه « أن عـدد السفن الكبرى ثلثمائة كل منها يحمل ألف رجل ، وعدد الطرادات خمسة آلاف ، كل منها يحمل مائة رجل ، فيكون عدد من أرسلوا بالبحر لغزو بيزنطة ثمانمائة ألف رجل ، وهذا عدا من أرسلهم معاوية بالبر الى (خلقدونية) . يضاف الى ذلك ما كانت تحمله السفن من السلاح والآلات وكذا المئونة والخيام كما أن جزءا كبيرا منها شغل بالخيول » .

ويضيف سيبوس فيقول « ان السفن الحربية كانت مزودة بآلات القذف التى تتكون من المجانيق ، وآلات رمى الحجارة ، وبالأبراج العالية التى تستعمل فى تسور صرح الأسوار المحصنة ، وذلك بأن يقيموا قنطرة من الألواح على الفضاء القليل الذى يفصل بين البرج ، ويعبروا عليها الى الحصون والأسوار . كما كانت السفن المصرية مجهزة بآلات تقذف النار ، وهى النار المعروفة بالنار الأغريقية ». وقد جاء فى وصف سيبوس « أن السفن التى بنيت فى مصر بعد الفتح العربى بأمر العرب كانت مجهزة بالمجانيق لقذف المواد الملتهبة ، وهى المواد التى قيـل أن تجهيزها كان الى القرن السابع على الأقل سرا مكنونا اختص به أهل بيزنطة » .

ولم تقتصر سفن مصر وأساطيلها على البحر الأبيض المتوسط فحسب ، بل امتدت الى البحر الأحمر ، وذلك بفضل العمل العظيم الذى أقبل عليه الخليفة عمر بن الخطاب وهو حفر خليج تراجان [1] ، الذى يخرج من النيل الى الشمال من حصن بابليون بقليل (فم الخليج الحالى) ثم يمر بمدينة عين شمس ومنها الى وادى الطميلات الى موضع القنطرة حتى يتصل بالبحر الأحمر عند مدينة القلزم[2]. ويرجع تاريخ حفر هذا الخليج[3] الى عهد فرعون مصر (نخاو) ، وهو الذى حفر خليجا كذلك يصل برزخ السويس بالبحـر الأبيض المتوسـط (مكان قناة السويس الحالية) ، ثم أصلح الخليج فى العهد البطلمى فى زمن بطلميوس

---

(١) الكندى : القضاة والولاة ص ٢٣ ، ابن عبد الحكم فتوح مصر ص ٣٧ ، فتوح البلدان للبلاذرى ص ٢١٦ .

(٢) Quatremère, E. : Mémoires Geographiques, P. 176.

(٣) أبو صالح الأرمنى ص ١٧٢ .

الثانى . ولكنه جعلها تنفصل عن النيل عند (فاقوس) بعد أن كانت تنفصل عنه فى العهد الفرعونى عند (بوبسطة) ، ولكننا لا نعرف على وجه التحديد الوقت الذى امتد فيه الخليج من فاقوس الى بابليون ، وان كان من المرجح أن يكون ذلك قد تم فى عهد الامبراطور تراجان[1] الذى بنى حصن بابليون فى العام المتمم للمائة بعد الميلاد . على أن هذا الخليج أو الترعة لم تكن ذات غناء كبير أو فائدة دائمة ، ذلك لأن الماء لم يكن يجرى فيها الا عند فيض النيل ، ولما أهمل أمرها فى القرن الثانى للميلاد أصبحت غير صالحة لسير السفن لعدم تطهيرها فملئت بالرمل ، حتى قيل أن معالمها كانت قد أندثرت واحتاج عمرو بن العاص الى من يدله على موضعها ، فأرشده اليها أحد القبط فأجازه برفع الجزية عنه [2] . على أن السرعة التى تم بها حفر الترعة واعادتها الى حالتها الأولى تدل على أن بعض أجزاء المجرى الذى بلغ طوله تسعين ميلا كان لا يزال صالحا أو على الأقل محفورا . ويقال أن عمرا كان ينوى حفر خليج بين بحيرة التمساح والبحر الأبيض المتوسط ، فيكون بذلك قد قطع البرزخ بالبحر ، كما فعل نخاو من قبل ، وكما هو الحال اليوم ، ولكن الخليفة عمر أبى ذلك وأنكره ، قائلا أنه يمكن الروم من السير الى البحر الأحمر وقطع السبيل على من أراد الحج .

ومن الدوافع المباشرة لاهتمام العرب فى أول أمرهم بالبحر ، وعنايتهم بأمر مصالح الثغور البحرية — وحمايتها بالسفن والأساطيل — تمرد جماعة من أهل الاسكندرية من الروم بعد أن فتحها عمرو بن العاص صلحا سنة ٢١ هـ . فأرسلوا الى امبراطور بيزنطة (قسطانز) يطلبون اليه المجىء للاستيلاء على الاسكندرية ، لأنه ليس فيها الا مسلحة (حصن) ضعيفة لا تقوى على دفع جيش رومانى ، فاستجاب الامبراطور لهذا الطلب ، لما فى نفسه نحو المصريين من الحقد وحب الانتقام ، لما أصابه منهم فى كرامته وما لحق دولته من الضرر من ضياع مصر ، فأمر باعداد قوة عظيمة وكتم أمرها كتمانا شديدا ، وكانت الدولة البيزنطية الى ذلك الحين لا تزال على سلطانها فى البحر غير مدافعين ولا معاندين . وعلى العكس

---

(1) Buttler : Ancient Coptic Churches of Egypt, P. 178.

(٢) ابن عبد الحكم ص ٣٧ ، المقريزى جـ ١ ص ٥٩ ، الكندى ص ٤٩ .

من ذلك كان العرب ، فلم يكن لهم فى ذلك الوقت سفينة واحدة فى البحر الأبيض المتوسط تأتيهم بأنباء أسطول الروم الذى بعث به الامبراطور (مانويل) للاستيلاء على الاسكندرية ، فما شعر العرب الا والأسطول البيزنطى يدخل ميناء الاسكندرية فى عدة ثلثمائة سفينة ، وألقى فيها مراسيه غير مدافع [1] ، ولم يكن بالمدينة الا ألف رجل من العرب للدفاع عنها ، فغلبهم الروم وقتلوهم الا نفرا قليلا الزنج فى شرقى الصومال الذين عرفوا باسم (زند أفريك شاه) .

ويحدثنا المقريزى عن هذا الغزو فيقول : وكتب عثمان رضى الله عنه الى عبد الله بن سعد بن أبى سرح وآلى مصر ، « قد علمت كيف كان هم أمير المؤمنين (يعنى عمر بن الخطاب) بالاسكندرية ، وقد نقضت الروم مرتين فألزم الاسكندرية مرابطيها ، ثم أجر عليهم أرزاقهم وأعقب بينهم فى كل ستة أشهر » . ثم يضيف بعد ذلك فيقول « وكانت الاسكندرية انتقضت وجاءت الروم وعليهم منويل الخصى فى المراكب حتى أرسوا بالاسكندرية ، فأجابهم من بها من الروم » ثم يقول ، وقد كان عثمان عزل عمرو بن العاص وولى عبد الله بن سعد بن أبى سرح ، فلما نزلت الروم سأل أهل مصر عثمان أن يقر عمرا حتى يفرغ من قتال الروم فان له معرفة بالحرب وهيبة فى العدو ، ففعل وكان على الاسكندرية سورها فحلف عمرو بن العاص ، لئن أظفره الله عليهم ليهدمن سورها حتى يكون مثل بيت الزانية يؤتى من كل مكان ، فخرج اليهم عمرو فى البر والبحر [2] .

وقد اختلف مؤرخو[3] العرب فى تحديد السنة التى خرج فيها الروم على الاسكندرية بحرا فيقول البلاذرى ، يحتمل أن يكون ذلك سنة ٢٣ هـ ، ويقول ابن الأثير أنه كان سنة ٣٥ هـ ويتفق معه فى ذلك ياقوت وأبو المحاسن ، أما المقريزى [4] فيذكر أن فتح الروم للاسكندرية كان سنة ٢٤ هـ ، وان فتح العرب

---

(١) ابن الحكم ص ٣٧ ، السيوطى حسن المحاضرة ص ٧٣ ، ابن خلدون ص ٨٦ .

(٢) المقريزى جـ ١ ص ٢٧٠ .

(٣) البلاذرى ص ٢٢١ ، ابن الأثير ص ٦٢ ، ياقوت ص ٧٣ ، أبو المحاسن جـ ٢ ص ٦٩ .

(٤) المقريزى جـ ٢ ص ٨١ .

لهـا وقع سنة ٢٥ هـ . ومهما يكن من أمر هذا الاختـلاف فى تحديد السـنة ، فمن الثابت أن هذا الغزو البحرى من قبل الروم ، وقع فى عهد الخليفة عثمان بن عفان ، وكان الوالى على مصر عبد الله بن سعد بن أبى سرح ، اذ كان عثمان قد عزل عمرا عن الولاية ، ولكنه لما علم بثورة الاسكندرية جعل عمرا واليا عليها ، بناء على مشورة أهل مصر كما سبق القول ، مع بقاء عبد الله بن سعد واليا على مصر والفسطاط ، ويقول أبو المحاسن [١] ان عثمان أزال عن عمرو أعباء الولاية حتى يفرغ لقتال « مانويل » .

ولما تولى عمرو قيادة جيش العرب أشار عليه خارجة بن حذافة الذى كان قائد مسلحة حصن بابليون أن يسرع بملاقاة الروم ، لأنه كان يرى أن التأخر ضار بالمسلمين ، مصلح لأمر الروم ، فقد يأتيهم مدد أو قد ينقض أهل مصر (يعنى القبط) على العرب . ولكن عمرا كان يرى خلاف ذلك فقال « لا ولكن أدعهم حتى يسيروا الىّ فانهم يصيبون من مروا به فيخزى الله بعضهم ببعض » . وعلى هذا سار الروم على مهل فخرجوا من الاسكندرية ومعهم من نقض العهد من أهل القرى فجعلوا ينزلون القرية فيشربون خمورها ، ويأكلون أطعمتها وينهبون ما مروا به فلم يتعرض لهم عمرو ، حتى استدرجهم الى مدينة (نقيوس)[٢] وهناك لقيتهم طلائع العرب ، ومن المرجح أن يكون تعداد جيشهم اذ ذاك خمسة عشر ألفا [٣] ، ولم تذكر المراجع التاريخية مصير مدينة (نقيوس) هل استولى عليها الروم ، بل اكتفت بذكر وصف القتال الذى وقع بين العـرب والروم ، فيقـول المقريزى « حتى بلغوا نقيوس فلقوهم فى البر والبحر ، فبدأت الروم فرموا النشاب فى الماء رميا شديدا حتى أصابت النشاب يومئذ فرس عمرو فى لبته وهو فى البر فعقر ، فنزل عنه عمرو ثم خرجوا من البحر فاجتمعوا هم والذين فى البر فنفحوا

---

(١) أبو المحاسن جـ ٢ ص ٧٣ .

(٢) ابن عبد الحكم ص ٧٣ المقريزى جـ ١ ص ٢٧٠ .

(٣) يقول البلاذرى أن جيش المسلمين كان عدده (١٥٠٠) جندى ص ٢٢٢ ، وجاء فى هامش فتح مصر لبتلر (المترجم ص ٣٤٧) . لعل فى هذا العدد تحريف (١٥٠٠٠) ولاشك أن جيش الروم كان أكثر من ذلك عدداً .

المسلمين بالنشاب فاستأخر المسلمون عنهم شيئا ، وحملوا على المسلمين حملة ، ولى المسلمون منها وانهزم شريك بن سمى فى خيله ، وكانت الروم قد جعلت صفوفا خلف صفوف ، وبرز يومئذ بطريق ممن جاء من أرض الروم على فرس له عليه سلاح مذهب فدعا الى البراز ، فبرز اليه رجل من زبير يقال له (حومل) يكنى أبا مذحج ، فاقتتلا طويلا برمحين يتطاردان ، ثم ألقى البطريق الرمح وأخذ السيف فألقى حومل رمحه ، وأخذ سيفه وكان يعرف (أى السيف) بالنجدة ، فجعل عمرو يصيح « أبا مذحج » فيجيبه « لبيك » والناس على شاطىء النيل فى البر على تعبيتهم وصفوفهم فتجادلا ساعة بالسيف ثم حمل عليه البطريق فاحتمله وكان نحيفا فاخترط حومل خنجرا كان فى منطقته أو فى ذراعه فضرب به نحر العلج (البطريق) أو ترقوته فأثبته ووقع عليه فأخذ سلبه ، ثم مات حومل بعد ذلك بأيام رحمه الله ، فرئى عمرو يحمل سريره بين عمودى نعشه حتى دفنه بالمقطم » .

ولما قتل الرومى حمى القتال بين الفريقين واشتد ، وانتهى أمره بهزيمة جيش منويل وفر الروم لا يلوون على شيء نحو الاسكندرية ، فبلغت فلول جيوشهم العاصمة والعرب فى آثارهم فأقفل الروم الأبواب واستعدوا للحصار [1] . ويصف المقريزى [2] نهاية هذه الموقعة فيقول « ثم شد المسلمون عليهم فكانت هزيمتهم ، فطلبهم المسلمون حتى ألحقوهم بالاسكندرية ، ففتح الله عليهم وقتل منويل الخصى ، وقتلهم عمرو حتى أمعن فى مدينتهم ، فكلم فى ذلك فأمر برفع السيف عنهم . وبنى فى ذلك الموضع الذى رفع فيه السيف مسجدا وهو المسجد الذى يقال له مسجد الرحمة [3] بالاسكندرية ، سمى بذلك لرفع عمرو السيف هناك » .

وهكذا نرى ان العرب اضطروا الى ركوب البحر سنة ٢٥ هـ للدفاع عن استقلال مدينة الاسكندرية ضد الدولة البيزنطية ، بعد ان كانوا قد أخذوها صلحا سنة ٢١ هـ ، وبذلك نستطيع أن نقول ان جيوش العرب البرية استولت على مدينة

---

(١) البلاذرى ص ٢٢١ .

(٢) المقريزى ج ١ ص ٢٧١ .

(٣) جاء هذا النص فى فتوح مصر لابن عبد الحكم ، ولعل مكانه الآن بحديقة الشلالات مكان ضريح سيدى عمرو بن يحيى .

الاسكندرية صلحا سنة ٢١ هـ ثم عادت فاستولت عليها عنوة بعد أن قضت على حملة الروم البحرية ، الذين نكثوا العهد والميثاق .

ولم ترتدع بيزنطة بهزيمتها المنكرة فى موقعة الاسكندرية سنة ٢٥ هـ بل عادت بعد تسع سنوات فى الموقعة البحرية المشهورة بذات الصوارى التى حدثت فى سنة ٣٤ هـ / ٦٥٤ م . على ان العرب استفادوا كثيرا من حملة الاسكندرية ، فأخذوا يتمرنون على ركوب البحر وبناء السفن لحماية ثغوره ومحارسه وتشييد الربط والحصون لمراقبته ، فبعد موقعة الاسكندرية ، أبقى فيها عمرو بن العاص ربع قواته ، بينما خص بقية سواحل البحر الأبيض بربع ثان ، واحتفظ بنصف الجيش لباقى البلاد . وقد وضع لحماية الاسكندرية نظاما خاصا ، فكانت ترابط هناك فى فصل الصيف ، وهو الوقت الذى تكثر فيه الغزوات البحرية لملاءمة أحواله الجوية للسفن والأساطيل بالتجول فى البحار ، ولذلك سميت العمليات العسكرية التى تتم فى ذلك الفصل باسم الصوائف . وكانت حامية الاسكندرية أو رابطتها تقيم فى المدينة ستة أشهر تبدأ من شهر أبريل ، فقد جاء فى المقريزى « ان احتراس البحر بالاسكندرية يبدأ من خميس العهد أو خميس العدس وينتهى بشهر أكتوبر ، وفى أكتوبر تنهى الحامية أعمالها فتغادر الاسكندرية الى داخل البلاد حيث تقضى فصل الشتاء فى أعمال أخرى تقتضيها أحوال البلاد بينما تحل محلها حامية أخرى أقل عددا وعدة وتبقى فى الثغر حتى آخر شباط (فبراير) » .

ولما كانت الظروف — فى ذلك الوقت — غير مواتية لبناء رباط أو ثكنات لاقامة الحامية فقد خصص لها عمرو الدور والقصور التى تركها الروم عند جلائهم عن المدينة مفضلا هذا عما اقتضته شروط الصلح التى تنص على أن ينزل العرب ضيوفا على أهل المدينة الذين يقدمون لهم الطعام والعلوفة لخيلهم . وكانت الدور تعطى فى أول الأمر للعريف ورجاله عندما يأتون للمرابطة ، حتى اذا ما انتهت دورتهم الصيفية حلت محلهم حامية الشتاء ، وقد أدى نظام الشيوع هذا الى خراب الدور لتركها دون ترميم أو صيانة ، ولكن عمرا لاحظ هذا العيب وعمل على تلافيه ، فرأى أن تؤول المنازل لساكنيها ولبنيهم ، لذلك قرر عند ذهابه من الفسطاط الى

الاسكندرية « أن الرجل يدخل الدار فيركز رمحه فى منزل ثم يأتى الآخر فيركز رمحه فى بعض بيوت الدار ، فكان الدار تكون لقبيلتين أو ثلاث ، حتى اذا نقلوا سكنها الروم وعليهم مرمتها » . ويفهم من هذا النص ، ان الفترة التى تخلو فيها الدور من الحاميتين الصيفية والشتوية ، يسمح للروم بسكناها على أن يقوموا بترميمها وصيانتها بدلا من الكراء ، فقد كانت هذه الدور بمقتضى شروط الصلح « ملكا عاما للعرب » .

وقد انتهز الروم فرصــة انشغال عبد الله به سعد بن أبى سرح فى محــاربة (سبيطلة) من أرض تونس سنة ٢٧ هـ وجاءوا بأسطول كبير يبلغ عدده ألف سفينة ، وهنا يقول المقريزى « وكان من حديث هذه الغزوة ان عبد الله بن سعد لما نزل (ذو الصارى) انزل نصف الناس مع يسر بن ارطأة فى البر ، فلما مضى أتى آت الى عبد الله بن سعد فقال « ما كنت فاعلا حين ينزل بك ابن هرقل فى ألف مركب فافعله الساعة ، وكانت مراكب المسلمين مائتى مركب ونيفا ، فقال عبد الله بن سعد بين ظهرانى الناس « بلغنى ان ابن هرقل قد أقبل اليكم فى ألف مركب فأشيروا على ، فما كلمه رجل من المسلمين فجلس قليلا لترجع اليهم أفئدتهم ، فقام الثانية فكلمهم ، فما كلمه أحد ، فجلس ثم قام الثالثة فقال « انه لم يبق شيء فأشيروا على » . فقال رجل من أهل المدينة (أى الاسكندرية) كان متطوعا مع عبد الله بن سعد فقال « أيها الأمير ان الله جل ثناؤه يقول كم من فئة قليلة غلبت فئة كثيرة باذن الله ، والله مع الصابرين » فقال عبد الله « اركبوا ، فركبوا فى كل مركب نصف شحنته لأنه خرج النصف الآخر الى البر مع يسر » .

أما عن المعركة التى دارت بين الطرفين فقد وصفها المقريزى [1] وصفا دقيقا جاء فيه « فلقوهم فاقتتلوا بالنبل والنشاب وتأخر ابن هرقل [2] لئلا تصيبه الهزيمة وجعلت الأخبار تختلف اليه بالأخبار ، فقال ما فعلوا ، قالوا اقتتلوا بالنبل والنشاب ، فقال غلبت الروم . ثم أتوه فقال ما فعلوا ؟ قالوا نفذ النبل والنشاب ، فهم يرمون

---

(١) المقريزى ج ١ ص ٢٧٢ .

(٢) تذكر بعض المراجع اسم ابن هرقل Costantin وصحة اسمه قنسطانت Constant .

بالحجارة ، فقال غلبت الروم . ثم أتوه فقال ما فعلوا ؟ قالوا نفذت الحجارة وربطوا المراكب بعضها ببعض يقتتلون بالسيوف قال غلبت الروم . وكان السفن اذ ذاك تقرن بالسلاسل عند القتال ، فقرن مركب عبد الله بن سعد يومئذ وهو مركب الأمير بمركب من مراكب العدو فكان مركب العدو يجر مركب عبد الله ، فقام علقمة ابن يزيد القطيفى ، وكان عبد الله بن سعد فى المركب فضرب السلسلة بسيفه فقطعها » .

نخرج من هذا الوصف المفصل الذى أورده المقريزى ان العرب ألفوا ركوب البحر وتمرسوا فنون الحرب والمقاتلة فيه ، اذ تقول الرواية ، انه عندما التقى العرب بهذا العدد الهائل من سفن العدو بدأت معركة طاحنة ، وكان القتال أول الأمر تراشقا بالنبل والنشاب ، فلما نفدت السهام تقاتل الناس بالحجارة فى المخالى ، وأخيرا تم التحام المراكب التى ربطت بعضها الى بعض بالحبال والسلاسل ، وكان ذلك يعنى بداية المعركة الحاسمة اذ بدأ القتال وجها لوجه بالسيوف .

وكان من عادة العرب فى الجاهلية أن يصحبوا نساؤهم الى ساحة القتال فيداوين الجرحى ويحملن قرب الماء وما الى ذلك من الأعمال التى تصلح لها المرأة . هذا الى أن اصطحاب النساء الى ساحة الوغى كان يزيد فى شجاعة الرجال ويقوى حماسهم لكسب المعركة بل انهم يبذلون نفوسهم رخيصة فى سبيل الفوز والانتصار ، لأن الهزيمة معناها أن تصبح نساؤهم اللاتى يرافقهنهم سبايا وأسرى حرب ، وكان العربى يفضل الموت على أن تصبح زوجته سبية أو جارية وفى ذلك يقول الشاعر :

على آثارنا بيض حســـــان   نحاذر أن تقسم أو تهـــونا
يقدن جيـــادنا ويقلن لستم   بعولتنا اذا لم تمنعونــــــا
اذا لم نحمهن فلا بقـــين   لشىء بعدهن ولا حيينـــــا

كذلك صار المسلمون يروون أحاديث عن الرسول تتضمن معنى الحث على الجهاد فى البحر حتى بلغ الحماس درجة جعلت النساء أنفسهن يغزون فى البحر ومنهن (أم حرام) زوجة أحد الصحابة التى لقيت حتفها فى غزوة بحرية فى قبرص.

ولعل الأمير عبد الله بن سعد أراد أن يزكى لهيب الحماس فى صدور المقاتلين من المسلمين عندما اصطحب معه زوجه فقد ورد فى المقريزى « فسأل عبد الله امرأته بعد ذلك ، « بسيسة ابنة حمزة بن يشرح » وكانت مع عبد الله يومئذ ، وكان الناس يغزون بنسائهم فى المراكب ، من رأيت أشد قتالا ؟ قالت علقمة صاحب السلسلة . وكان عبد الله قد خطب بسيسة الى أبيها فقال له : ان علقمة قد خطبها وله على فيها رأى فان تركها افعل . فكلم عبد الله علقمة فتركها فتزوجها عبد الله بن سعد ثم هلك عنها عبد الله فتزوجها بعده علقمة بن يزيد ثم هلك عنها علقمة فتزوجها بعده كريب ابن ابرهه وماتت تحته » [1] .

ويذكر المقريزى الأسباب المباشرة التى دعت الروم لخوض هذه المعركة الجريئة فيقول « وقيل مشت الروم الى قسطنطين بن هرقل فى سنة ٣٥ هـ [2] ، فقالوا أتترك الاسكندرية فى يد العرب ، وهى مدينتنا الكبرى ، فقال ما أصنع بكم ما تقدرون أن تمالكوا ساعة اذا لقيتم العرب ، قالوا اخرج على أن نموت ، فتبايعوا على ذلك فخرج فى ألف [3] مركب يريد الاسكندرية . فسار فى أيام عالية الرياح فبعث الله عليهم ريحا فغرقتهم الا قسطنطين (قنسطانت) فانه نجا بمركبه فألقته الريح بصقلية » ثم يحدثنا المقريزى عن بقية قصة قنسطانت وما فعله معه أهل صقلية فيقول « فسألوه عن أمره فأخبرهم فقال شتت النصرانية وأفنيت رجالها . لو دخلت علينا العرب لم نجد من يردهم ، ثم قال خرجنا مقتدرين فأصابنا هذا ، فصنعوا له الحمام ودخلوا عليه ، فقال ويلكم يذهب رجالكم وتقتلون ملككم ؟ قالوا كأنه غرق معهم ثم قتلوه ، وخلوا من كان معه فى المراكب » ويستفاد من العبارة التى أتت على لسان أهل صقلية ، ما بلغه العرب فى ذلك الوقت المبكر من مركز مرموق فى الحروب البحرية ، مما يدحض الرأى المتواتر عند جمهور المؤرخين من أن العرب كانوا حديثى العهد بممارسة البحر وركوبه ، فقد كانت أساطيل العالم فى ذلك الوقت ترهبهم وتخشى بأسهم ، وان البلاد التى كان ركوب البحر حرفة وصناعة لها ،

---

(١) المقريزى ص ٢٧٣ جـ ١ .

(٢) جاء فى الكندى سنة ٣٤ هـ ، أبو المحاسن سنة ٣٤ هـ جـ ١ ص ٨ .

(٣) جاء فى رواية أخرى (٧٠٠) ، مركب (٥٠٠) مركب فى رواية ثالثة .

تملكها الذعر بعد انتصار العرب على الأسطول البيزنطى مما حدا بها الى قتل ملكها خشية انتقام العرب منهم اذا علموا بايوائهم له .

قال ابن الأثير [١] ، ان معاوية اشترك فى هذه الموقعة البحرية اذ انه لما بلغه مقدم ابن هرقل خرج من الشام بأسطوله وانضمت وحداته الى مراكب عبد الله ابن سعد فقربا سفنهما وربطا بعضهما ببعض ولاقيا الروم جبهة واحدة ، فاقتتلوا بالسيوف والخناجر وقتل عدد وفير من الفريقين المتحاربين الى أن انهزم ابن هرقل جريحا ، ولم ينج من الروم الا الشديد .

ولذا يحق لنا أن نعتبر انتصار الأسطول المصرى على الأسطول البيزنطى سنة ٣٥ هـ / ٦٥٤ م فى الموقعة التى عرفت فى المراجع العربية [٢] باسم موقعة أو غزوة (ذات الصوارى) لكثرة ساريات السفن التى التحمت فى القتال — أول انتصار للعرب فى العصر الاسلامى فى الحروب البحرية . وقد اشتهرت موقعة ذات الصوارى فى المصادر الأوربية بموقعة فونيكة [٣] (Phenicus) لوقوعها بالقرب من ثغر فونيكة غربى مدينة اسكندرية .

وتجلت أولى النتائج الهامة التى ترتبت على انتصار الأسطول العربى فى تلك الواقعة الفاصلة فى دعم سيادة العرب على الشواطىء الشرقية للبحر الأبيض المتوسط . فقد أدرك الامبراطور قنسطانت ومن جاء بعده من الأباطرة أن الأسطول المصرى صار قوة عظيمة فى البحر الأبيض المتوسط ، وان دولة الروم لن تستطيع بعد الآن اخراج العرب من الديار التى حلوا بها على شاطىء هذا البحر ، فصرفوا النظر نهائيا عن فكرة استرداد البلاد التى كانت تابعة لهم من يد العرب ، وفضلوا الاعتراف بالأمر الواقع .

وعلى الرغم من أن موقعة (ذات الصوارى) تعتبر جزءا من سياسة العرب الدفاعية وتأمين سلامة شواطئهم على البحر الأبيض المتوسط ، فانها جعلت العرب

---

(١) الكامل فى التاريخ ج ٣ ص ٤٨ .

(٢) الكندى المقريزى أبو المحاسن وغيرهم .

(٣) تقع فونيكة بالقرب من مدينة مرسى مطروح الحالية .

يدركون كذلك انهم قد أصبحوا قوة بحرية لها خطرها ، وان الموقف الجديد أصبح يحتم عليهم الفصل فى سيادة ذلك البحر ، وانتزاعه نهائيا من قبضة الروم . فما كاد يستتب الأمر لمعاوية بعد النزاع الداخلى بينه وبين على بن أبى طالب ، حتى أدرك بثاقب نظره ان القسطنطينية هى التى تمد جزر شرق البحر الأبيض بالقوات والعتاد ، وتشجع أهلها على شن الغارات على ساحل مصر والشام . وبدأ معاوية سياسته التوسعية هذه بتقوية الثغور البحرية فى مصر والشام وشحنها بالجند المدربين على ركوب البحر ، كما وجه اهتماما خاصا الى دور الصناعة لانتاج السفن الحربية وغيرها من المراكب الخاصة بنقل المؤن والعتاد .

وعلى الرغم من ان الأسطول العربى لم يستطع الاستيلاء على القسنطينية بعد حرب استمرت سبع سنوات ، الا أن العرب أثبتوا للروم ان عاصمتهم ليست بعيدة المنال عن قبضة البحرية العربية الناشئة وضرباتها الشديدة .

البحرية فى العصر الأموى

أما عن التنظيمات البحرية فى عهد الأمويين ، فيمكن القول انه كانت هناك ثلاثة أساطيل مستقلة استقلالا ذاتيا الى حد ما ، ويعتمد كل منها على اقليم بحرى مستقل ، وهذه الأساطيل الثلاثة هى : أسطول مصر [١] ، وأسطول سورية [٢] ، ثم أسطول شمال أفريقيا [٣] الذى تكون بعد عام ٧٠٤ م . ويضاف الى ذلك وحدة بحرية صغيرة تعمل فى البحر الأحمر لحراسته ، ويرجح معظم مؤرخى [٤] العصور الوسطى من الأوربيين ، خضوعها لقيادة الأسطول المصرى . وقد انعقد لواء كل واحد من هذه الأساطيل لأمير من أمراء البحر وكان أسطول مصر ، من بين هذه الأساطيل الثلاثة ، أكثر أهمية وأضخم عددا ، كما كان أمير البحرية المصرية هو القائد

---

(١) بلغ عدد ما أنفقه متولى بناء السفن فى مصر خلال أربعين عاماً بعد الفتح العربى (٧٠٠٠) ديناراً سنوياً .

(٢) كانت مصر مركز بناء السفن فى العصر الأموى ، ففى الفسطاط والقلزم بنيت السفن العربية الأولى واستقدم معاوية بناء السفن من المصريين ليبنوا سفن الأسطول السورى فى عكا ، وسرعان ما أصبحت هذه المدينة أهم قاعدة بحرية فى سورية .

(٣) كما أوفد عبد الملك بن مروان عمالا مصريين إلى شمال أفريقية حيث بنوا بعد عام ٧٠٠ م أول أسطول بحرى إسلامى لموسى بن نصير (التيجانى القيروانى ص١٢٠)، (Wiet ; Egypt Arabe, P. 176)

(٤) Bury : Byzantine Naval Policy, P. 39.

العام للجميع [١] ، وغالبا ما اشترك الأسطولان المصرى والســورى فى عمليات واحدة [٢] ، على حين استقل شمال أفريقية بعملياته عنهما .

ولم تقم البحرية المصرية فى المياه الاقليمية ، بعمل ذى شأن يذكر بعد موقعة ذات الصوارى حتى تكرر هجوم أساطيل الروم على دمياط . فقد حدث فى عهد الخليفة الوليد بن عبد الملك أن نزل الروم على دمياط [٣] ســنة ٩٠ هـ فأسروا (خالد بن كيسان) وكان على البحر هناك وسيروه الى ملك الروم ، الذى أعاده ثانية للخليفة وفاء للهدنة المعقودة بينهما . وفى عهد الخليفة هشام بن عبد الملك ، أعاد الروم الكرة مرة ثانية ونزلوا دمياط [٤] سنة ١٢١ هـ / ٧٣٩ م فى ثلثمائة وستين مركبا فقتلوا وسبوا .

---

(١) Bury : East Roman Empire, P. 231.

(٢) Wiet : P. 147.

(٣) المقريزى جـ ١ ص ٣٤٥ :

(٤) المرجع السابق ص ٣٤٥ ، النجوم الزاهرة جـ ٣ حوادث سنة ١٢١ هـ .

البحرية في العصر العباسي

أما فى العصر العباسى فقد كانت الغزوات البحرية التى شنها الروم على مصر تتسم بطابع الانتهازية ، يقول المقريزى « لما كانت الفتنة بين الأخوين محمد الأمين وعبد الله المأمون ، وكانت الفتن بأرض مصر ، طمع الروم فى البلاد ونازلوا دمياط فى أعوام بضع ومائتين » . وقد ترتب على نشاط الأسطول العربى العباسى فى اقريطش (كريت) محاولات الروم المتكررة للحد من نشاط هذا الأسطول ، الذى كانت تتحمل مصر العبء الأكبر فى اعداده وتزويده بالرجال والعتاد . ففى [1] سنة ٢٣٨ هـ/٨٥٣م اقلعت سفن من أسطول الروم الى الشواطىء المصرية ، وصبت جام غضبها على مدينة دمياط ، وكان الهدف من تلك الغارة هو قطع الاتصال والمعونة البحرية التى قامت بين مصر وجزيرة اقريطش ، التى غدت خطرا جسيما يتهدد قواعد الروم البحرية فى آسيا الصغرى ، وحدثت تلك الاغارة فى عهد الخليفة المتوكل العباسى ، ووالى مصر اذ ذاك (عنبسة بن اسحق) وكانت عدة أسطول الروم الذى هجم على دمياط ثلثمائة سفينة ، على كل مائة منها أمير بحر يتولى قيادتها .

---

(١) المقريزى جـ ١ ص ٣٤٦ .

واضطلع أمير البحر الذى تولى القسم الثانى من أسطول الروم ، وهو الذى يسمع فى المراجع العربية « بابن قطونه » بالهجوم على دمياط [1] ، على حين قام القسمان الآخران من أسطول الروم بحماية ظهر قسمهم الأول . وقد حدد الروم يوم ١٠ من ذى الحجة موعدا لهجومهم منتهزين فرصة عيد الأضحى وخلو المدينة من حاميتها التى استدعاها الوالى (عنبسه بن اسحق) للاشتراك فى عرض حربى رغب فى أن يجعله أكبر عرض عسكرى ممكن . ويقول المقريزى [2] « ثم لما كانت خلافة أمير المؤمنين المتوكل على الله ، وأمير مصر يومئذ (عنبسة بن اسحق » نزل الروم دمياط يوم عرفة من سنة ثمان وثلاثين ومائتين فملكوها وما فيها ، وقتلوا بها جمعا كثيرا من المسلمين ، وسبوا النساء والأطفال وأهل الذمة فنفر اليهم (عنبسة ابن اسحق) يوم النحر فى جيشه ، ونفر كثير من الناس اليهم فلم يدركوهم ومضى الروم الى (تنيس) فأقاموا باشتومها فلم يتبعهم عنبسة فقال يحيى بن الفضيل للمتوكل :

أترضى بأن يوطأ حريمك عنـــــوة	وأن يستباح المسلمون ويحـــربوا
حمار أتى دميـــاط والروم وثب	بتنيس رأى العين منـــــه أقرب
يقيمون بالأشتوم يبغون مثـل ما	أصابوه من دمياط والحـرب ترتب
فما رام من دمياط شـبرا ولا درى	من العجـــز ما يأتى وما يتجنب
فلا تنســـنا أنا بدار مضـيعة	بمصر وان الدين قـد كاد يذهب

وقد اتخذ ابن قطونة بحيرة المنزلة ميدانا لبدء غاراته البحرية ، وهاجم دمياط بسفنه التى كانت تقل خمسة آلاف رجل تقريبا . ومما يدل على ان تلك الغارة كان يقصد منها أهداف أوسع من السلب الذى جرت عليه الغارات التقليدية اذ ذاك ، وانها كانت جزءا من سياسة الروم ازاء أسطول اقريطش — ان الجند استولوا على مؤن وذخيرة فى دمياط كانت معدة للشحن وارسالها الى اقريطش ،

---

(١) الطبرى ج ١١ ، Vasiliev : L'Empire Byzantine, vol. I, P. 405.

(٢) المقريزى ج ١ ص ٣٤٦ .

ثم احرقوا أشرعة السفن المكدسة فى المخازن البحرية بدمياط وقبضوا على ستين شخصا حملوهم أسرى .

ويعلق المقريزى [1] على تلك الغارة فيقول « فوقع الاهتمام من ذلك الوقت بأمر الأسطول وصار من أهم ما يعمل بمصر ، وأنشئت الشوانى برسم الأسطول وجعلت الأرزاق لغزاة البحر ، كما هى لغزاة البر ، وانتدب الأمراء له الرماة فاجتهد الناس بمصر فى تعليم أولادهم الرماية وجميع أنواع المحاربة . وانتخب له القواد العارفون لمحاربة العدو ، وكان لا ينزل فى رجال الأسطول غشيم ولا جاهل بأمور الحرب ، هذا وللناس اذ ذاك رغبة فى جهاد أعداء الله واقامة دينه ، لا جرم انه كان لخدام الأسطول حرمة ومكانة ، ولكل أحد من الناس رغبة فى أن يعد من جملتهم فيسعى بالوسائل حتى يستقر فيه » .

وفى سنة ٨٥٤ م أمر المتوكل ببناء حصون على ساحل البحر الأبيض المتوسط لصد غزوات الروم ، فبدأ فى فبراير سنة ٨٥٤ م بانشاء حصن دمياط ، ثم شـيد حصنين آخرين ، أحدهما فى الفرما والآخر فى مدينة تنيس .

وقد ساعدت الأحداث السياسية فى مصر على الاهتمام بالأسطول وتقويته ، فقد قامت فيها ولاية مستقلة عن الخلافة العباسية فى بغداد استقلالا اسميا ، وكان أول أولئك الولاة الجدد هو أحمد بن طولون الذى ولى شئون مصر سنة ٢٥٤ هـ / ٨٦٨ م وبادر أحمد بن طولون الى دعم قوته البحرية ليدفع عن نفسه وولايته محاولات الخلافة العباسية استرداد نفوذها المطلق عليها . ومن ثم اتجه الى الاهتمام بشئون أسطول مصر ، فجدد بناء دور الصناعة التى تصنع بها السفن ، ودب النشاط فى القواعد البحرية فى دمياط والاسكندرية . وقد وصف المقريزى الأسطول المصرى بقوله « بنى ابن طولون أسطولا يتألف من مائة مركب حربية سـوى

(١) المقريزى جـ ٢ ص ١٩١ .

ما يضاف اليها من العلابيات والحمائم والعشاريات والسنابيك والزوارق وقوارب الخدمة » [1] .

واهتم أحمد بن طولون فى نفس الوقت بأمور الثغور الشامية على اعتبار انها خط الدفاع الأول فى شرق البحر الأبيض ، عن الثغور المصرية . ذلك ان الخلافة العباسية اتخذت من اقليم الشام وحكامه مكانا وأداة لاعداد المؤامرات ضد ابن طولون والعمل على اخراجه من مصر . وقد انتهز ابن طولون فرصة وفاة حاكم الشام سنة ٨٧٧ م واحتل هذا الاقليم دون أن يلقى مقاومة تذكر . وهكذا أصبحت مصر والشام وحدة سياسية وبحرية واحدة فى شرق البحر الأبيض المتوسط . وبدأ الأسطول المصرى نشاطه من قواعده فى الشام وهجم على جزر بحر ايجة التى تجمعت بها أساطيل الروم ، وكذلك مدن اليونان البحرية التى دأبت سفن الروم الاحتماء بها اذا ما اضطرت الى الفرار ، ولم تتردد الخلافة العباسية فى طلب مساعدة ابن طولون ، رغم كراهيتها له ، للدفاع عن حدودها المجاورة للدولة الرومانية . وقد كافأ الخليفةالعباسى ابن طولونبمنحه امارة منطقة العواصم والثغوربالاضافة الى ولاية مصر والشام .

وقد استفاد أحمد بن طولون من تحسن العلاقات بينه وبين الخلافة العباسية ، اذا رأى فيها فرصة مواتية لدعم الأسطول المصرى فى قواعد الشام ، فنقل بعض وحدات ذلك الأسطول الى (طرطوس) فى أقصى الشمال ، وجعلها قاعدة حربية تخرج منها السفن التى تهاجم معاقل الروم فى آسيا الصغرى [2] . وقد أدى تطور العلاقات بين ابن طولون والخلافة فى بغداد الى أن يخطب امبراطور الروم وده ، واضطر الى مهادنته ، فأرسل له وفدا سنة ٢٦٥ هـ / ٨٧٨ م يطلب عقد الصلح بين الدولتين ، كما جاء مع الوفد حاكم منطقة الثغور العربية ممن وقع أسيرا فى أيدى الروم [3] ، دليلا على رغبة الامبراطور فى كسب ود أحمد بن طولون ، غير أن تلك

---

(١) المقريزى جـ ١ ص ٣٢٢ .
(٢) ابن الأثير جـ ٧ ص ١١٠ .
(٣) ابن الأثير جـ ٧ ص ١١٧ .

العلاقات الودية لم تدم طويلا بين مصر والروم فقد استأنف الفريقان الاغارة كل منهما على الآخر .

وعندما توفى أحمد بن طولون ترك لابنه أسطولا بلغ مجموع سفنه الكبيرة والصغيرة وكذلك التجارية منها نحو ألف قطعة (١) . وقد استطاع هذا الأسطول برغم المتاعب العديدة التى صادفتها الأسرة الطولونية فى الداخل ، أن يحد من شوكة غارات الروم البحرية التى أخذت تزداد حدة بسبب ضعف الخلافة العباسية اذ ذاك فى بغداد . فقد استطاع الأسطول المصرى بمساعدة (اقريطش) مفاجأة قاعدة الروم الحصينة فى سالونيكا ، وعلى الرغم من حصانة أسوارها العالية المزودة بكافة آلات الدفاع والمجانيق وغيرها من الأسلحة التى تقذف النار البحرية ، فقد استطاعت السفن المصرية الاقتراب منها ، وهيأت لبحارتها الفرصة لتسلق تلك الأسوار ، ثم الاندفاع الى داخل المدينة وفتح أبوابها لسفن الأسطول .

ووقعت حامية مدينة سالونيكا أسيرة الأساطيل المصرية ، وفقدت الكثير من رجالها وظلت بحارة الأسطول المصرى عشرة أيام فى المدينة يدمرون استعداداتها الحربية وما بها من معدات بحرية ثم تركوها عاجزة عن أن تمد الأسطول البيزنطى بما يحتاجه من عتاد (٢) .

ولم يلبث أن توقف فجأة نشاط الأسطول المصرى بسبب تجدد الصراع بين الخلافة العباسية والدولة الطولونية على الاستيلاء على مصر . فقد انتهز الخليفة المكتفى بالله حالة الضعف التى وصلت اليها مصر بعد وفاة خمارويه بن أحمد ابن طولون ، ورأى انها فرصة سانحة لاستردادها من أيدى الطولونيين ، فأعد أسطولا وجهه الى مصر فبلغ تنيس حيث التقى بالأسطول المصرى ، ودارت معركة بحرية بينهما حلت على أثرها الهزيمة بالمصريين ، ووقعت تنيس ودمياط فى قبضة القائد العباسى محمد بن سليمان الكاتب وفر هارون بن خمارويه الى مدينة

---

(١) ابن إياس : بدائع الزهور جـ ١ ص ٤٠ .

(٢) Finally : History of Greece, Vol. II, P. 268.

العباسة [1] حيث قتله عماه شيبان وعدى ، وخلفه أولهما شيبان على ولاية مصر ، وفى عهده عادت مصر الى سلطان العباسيين الى أن استقل بهاالأخشيديون استقلالا اسـميا .

وفى منتصف القرن العاشر الميلادى عنى محمـد بن طغج الأخشيدى بانشاء المراكب الحربية ، فنقل جزءا من دار صناعة السفن من جزيرة الروضة الى الفسطاط فى دار عرف باسم « صناعة السفن »[2] . وغدت السفن الحربية والتجارية تصنع فى دار صناعة مصر تارة ، وفى دار صناعة الجزيرة تارة أخرى . وأمام ضعف الخلافة العباسية بعث أهالى اقريطش الى الخليفة الفاطمى المعز لدين الله يسألونه النجدة ضد تهديدات الروم ، وأخبروه ان ضياع جزيرتهم يؤدى الى ازدياد قوة الروم البحرية ، ومن ثم فسيصبح من السهل الميسور عليها السيطرة والاستيلاء على قواعد الأسطول المصرى فى مصر والشام . كما أوضحوا للمعز كذلك ان مجىء الأسـطول الفاطمى اليهم يتيح له فرصة الحصـول على قاعدة حربية قريبة من القسطنطينية عاصمة الروم ، كما يهيىء للفاطميين مركزا لسيادة شرق البحر الأبيض المتوسـط .

---

(١) العباسة : مدينة بالقرب من الزقازيق ، أنشئت فى العصر الطولونى وأخذت إسمها من اسم أخت أحمد بن طولون .

(٢) العيون الدعج فى حلى بنى طغج ص ١٣٩ .

وقد رأى المعز فى دعوة أهل اقريطش فرصة عظيمة لتحقيق أحلامه فى الحصول على قاعدة بحرية قريبة من مصر أولا ، ثم تسهيل الاستيلاء على مصر ثانيا ، لذلك فقد بادر بالاتصال بالأخشيديين يطلب منهم اعداد أسطول يسير مع سفن الفاطميين لنجدة أهل اقريطش ، وان أسطول مصر سيقف على قدم المساواة مع أسطول الفاطميين ، وقد وضح ذلك فى خطابه الى كافور الذى آلت اليه الوصاية اذ ذاك على أولاد الأخشيد « ولا تخشى على مراكبك منا ، فلك علينا عهد الله وميثاقه ، انا لا نكون معهم الا بسبيل خير ، وانا نحلهم محل رجالنا ، ونجعل أيديهم مع أيدينا ، ونشركهم فيما أفاء الله علينا . ونقيمهم فى ذلك وغيره مقام رجالنا ومراكبك مقام أساطيلنا ، حتى يفتح الله علينا ان شاء الله ، ثم ينصرفوا اليك » [1] .

وكانت الخطة الفاطمية تقضى بأن يرسل الأخشيديون أسطولهم الى احدى القواعد الفاطمية باقليم برقة ، وتبحر القوات المتحدة معا من هناك الى اقريطش .

---

(١) النعمان : المجالس والمسايرات (مخطوط) .

ولكن الدولة الأخشيدية كانت تعانى انحلالا شديدا ، حتى ان الروم نزلوا دمياط فى العاشر من شهر يونية سنة ٩٥٨ م فى بضع وعشرين مركبا فقتلوا وأسروا مائة وخمسين من أهلها .

لذلك لم يكن أمام المعز الا مخاطبة الروم مهددا اياهم بالحرب اذا هاجموا اقريطش ذاكرا انه كخليفة للمسلمين له حق الدفاع عنها . ولكن الروم لم يعبأوا بهذا التهديد ولا سيما ان المعز لم يتخذ أية خطوة ايجابية لمساعدة اقريطش ، بسبب مشاكله الداخلية فى المغرب . ولكن نشاط الروم البحرى لم يلبث أن صطدم فى شرق البحر الأبيض المتوسط بالأسطول الفاطمى . ذلك ان الخليفة المعز لدين الله وجد فى انحلال الخلافة العباسية وضعف الأخشيديين فرصة مواتية لاحتلال مصر وبسط نفوذ الفاطميين على تلك الرقعة الهامة من ممتلكات العباسيين ، فأرسل قائده جوهر الصقلى الذى استولى عليها سنة ٣٥٨ هـ / ٩٦٩ م .

وقد استطاع المعز بفضل الأسطول المصرى ، الذى أنشأه هو ومن خلفه من الفاطميين فى دار الصناعة فى مصر وفى الاسكندرية وفى دمياط ، أن يتابع فتح الشام والقضاء على الأخطار التى كانت تجىء منها لتقوض سلطانه فى مصر قبل أن تستقر دعائمه . على ان اهتمام الفاطميين بالشام ودعم قواعد الأسطول المصرى على سواحله كان له أكبر الأثر فى صيانة كيان الدولة الاسلامية عامة ، والمحافظة على النفوذ العربى فى شرقى البحر الأبيض المتوسط خاصة ، ذلك أن الروم كانوا قد تمادوا فى استهتارهم بالخلافة العباسية ولا سيما بعد استيلائهم على اقريطش ، فعولوا على الهجوم على اقليم الشام لكى ينتزعوا بيت المقدس منه . ففى سنة ٩٧٥ م سار الأسطول الرومى الى بلاد الشام واستولى على كثير من مدنها ولا سيما الساحلية منها ، مثل بيروت وصور وعسقلان وصيدا ، الا أن قوات مدينة طرابلس البرية استطاعت بفضل مؤازرة الأسطول المصرى (١) لها ، من هزيمة الأسطول الرومى وبذلك عاد فاشلا الى القسطنطينية . وبدأت الدولة الفاطمية

---

(١) Brehier : Vie et Mort de Byzance, P. 206.

Vasiliev : Byzance et les Arabes, P. 410.

بعد ذلك تثبت سلطانها على قواعد بلاد الشام البحرية وتطارد الروم من أطراف الشام الشمالية .

كانت محاولة الروم الاستيلاء على بيت المقدس دافعا قويا ، وسببا مباشرا فى انشاء المعز دارا لصناعة السفن بالمقس بالاضافة الى الدارين الأخريين (بالروضة وبالفسطاط) وقد وصفها المؤرخ المصرى عز الملك المسبحى بقوله « انه بنى فيها ستمائة مركب ، وانه لم ير مثلها فيما تقدم كبرا ووثاقة وحسنا » . وقد أشاد المؤرخون العرب وغيرهم من مؤرخى العصور الوسطى بنظام الأسطول المصرى فى العصر الفاطمى فيقول المقريزى [1] : « وكان على رأس الأسطول فى ذلك العصر عشرة قواد عليهم رئيس هو « قائد القواد » وكان يسمى فى عصر الفاطميين (أمير الجيوش) . ولم يزل الأسطول المصرى محل عناية الخلفاء الفاطميين حتى بلغ عدد جنود البحرية فى أيامهم خمسة آلاف لهم رواتبهم المعينة ، منهم عشرة قواد راتب كل واحد منهم من (١٠) الى (٢٠) دينارا ، ومنهم أقل من ذلك الى دينارين ولهم اقطاعات كانوا يسمونها (أبواب الغزاة) . وكانوا ينتخبون أحد هؤلاء القواد رئيسا للأسطول ، فاذا ساروا الى الغزو كان هو آمرهم وناهيهم ، ومع هذا الرئيس أمير كبير من أمراء الدولة . وأما النفقة على غزاة الأساطيل فكان الخليفة يتولى توزيعها بنفسه بحضور الوزير مبالغة فى اكرام رجال البحر ورفع منزلتهم . وبلغت المراكب فى أيام المعز لدين الله مائتى قطعة ثم نقصت من بعده حتى أصبحت مائة قطعة » . ويقول المقريزى فى استعراض الأسطول المصرى قبل الغزو « وكانوا يحتفلون بأقلاع [2] الأسطول الى الغزو احتفالا شائقا يحضره الخليفة ، فيجلس فى منظرة معدة له على ساحل النيل بالمقس هو والوزير للوداع ، وتجىء القواد بالمراكب من مصر الى هناك للحركات فى البحر بين يديه وهى مزينة بأسلحتها ولبوسها وفيها المنجنيقات تلعب فتنحدر وتقلع بالمجاديف كما يفعل فى لقاء العدو بالبحر . ويحضر بين يدى الخليفة المقدم والرئيس فيوصيهما ويدعو للجماعة بالنصرة

---

(١) المقريزى جـ ٢ ص ١٩٢ ، تاريخ التمدن الإسلامى جـ ١ ص ١٩٦ .

(٢) المقريزى جـ ٢ ص ٣٦٨ .

والسلامة ويعطى المقدم مائة دينار والرئيس عشرين دينارا ، وتنحدر الى دمياط وتخرج الى البحر الملح فيكون لها ببلاد العدو صيت وهيبة » .

وقد سار الخليفة العزيز بالله سيرة والده فى تقوية الأسطول المصرى لحماية استقلال مصر والشام ، فقد دأب على امداد القوات الشامية بالأساطيل المصرية لحمايتها ودعم فتوحاتها وقد هال الروم قوة الأسطول المصرى فى العصر الفاطمى ، فلجأوا الى بعض أساليب الغدر والخيانة كعرقلة استعدادات الفاطميين البحرية ، فقد حدث سنة ٩٩٦ م ان أمر الخليفة العزيز بالله باعداد أسطول عظيم فى دار الصناعة بالمقس ، للهجوم على قواعد الروم المجاورة للشام ، ولكن ما كادت دار الصناعة تفرغ من بناء السفن حتى شبت فيها النار وأحرقت معظم قطع الأسطول . واتهم الخليفة الفاطمى تجار الروم وعملاءهم من مدينة (امالفى) [١] بتدبير هذا الحادث ، ولا سيما انهم كانوا يقيمون فى أحد الفنادق المجاورة لدار الصناعة ، واعترف الروم بجريمتهم وغادروا البلاد مطرودين . ولكن حالة مصر الاقتصادية وكذا قوة استعدادات دور الصناعة المصرية ، لم تتأثر كثيرا بهذا الحادث الطارىء ، اذ أمر العزيز بالله بجمع الأخشاب من سائر أنحاء البلاد وبناء أسطول [٢] آخر .

ولم يجد الروم بدا من مهادنة العزيز بالله ، فأوفدوا رسلهم لعقد صلح معه ، ومما جاء فى شروط الصلح أن يذكر اسم الخليفة الفاطمى فى خطبة الجمعة فى جامع القسطنطينية بدلا من اسم الخليفة العباسى . وهكذا نرى أن الأسطول المصرى كان له الفضل الأكبر فى توطيد دعائم الدولة الفاطمية بل انها أصبحت تتبوأ مركز الصدارة فى العالم الاسلامى .

ولم يركن الفاطميون الى الهدوء والسكينة بعد تلك المعاهدة وبعد المحاولات المتكررة من جانب الروم لاقرار السلام معهم ، ذلك ان الفاطميين أدركوا ان الروم لا يؤمن جانبهم ولا يطمأن اليهم ، فعملوا جاهدين على دعم قواعدهم البحرية فى الشام . وقد تحققت مخاوف الفاطميين ، حين لجأ امبراطور الروم سنة ١٠٢٥ م

---

(١) Brehier, L. : Vie et Mort de Bizance, P. 223.

(٢) المقريزى جـ ٢ ص ٣٦٩ .

الى تأليب حكام صور وطرابلس على الفاطميين وساعدتهم على شق عصا الطاعة عليهم ، ولكن الأسطول المصرى كان لهم بالمرصاد فتصدى لسفن الروم فى مياه هذين الميناءين وأنزل بهم هزيمة منكرة [1] .

ولم يكد الفاطميون يستريحون من الأسطول الرومى ، حتى ظهر الصليبيون فى شرق البحر الأبيض ، وأخذوا يغيرون على سواحل بلاد الشام ، فاستولوا على أنطاكية ووصلوا الى بيت المقدس . وكان ذلك فى عهد الخليفة المستنصر بالله ، فأرسل وزيره الأفضل شاهنشاه بن بدر الجمالى ، فالتقى بهم سنة ١١٠٠ م / ٤٩٣ هـ فانهزم الفاطميون وواصل الصليبيون فتوحاتهم حتى استولوا على ثغور شواطىء الشام وفلسطين ، فوقعت عكا وطرابلس وبيروت فى أيديهم . ولما أرادت مصر أن تسهم بأسطولها فى الدفاع عن تلك الموانىء أنفذت اليهـا ثمانين مركبا ، ولكن البنادقة كانوا لهم بالمرصـاد فانقضوا على الأسطول المصرى وأغرقوه فى عرض البحر [1] .

ثم عاود الصليبيون الكرة مرة ثانية ، فقد أرسل غليوم [2] الأول صاحب صقلية أسطولا نزل دمياط سنة ١١٥٥ م / ٥٥٠ هـ فى عهد الخليفة الفائز بنصر الله ووزيره الصالح طلائع بن رزيك وكان عدد سفن الأسطول ستين مركبا ، عاث فى دمياط فسادا ثم اتجه الى تنيس فقتل بحارته الرجال وسبوا النساء ، ثم غادرها الى رشيد ثم الاسكندرية ، وأكثر البحارة من السلب والنهب ، ولكنه سرعان ما فر هاربا عندما ظهر له الأسطول المصرى ، ولذلك يمكن أن نعتبر هذه الغزوة أشبه بغارات قراصنة البحار منها بالحرب .

وفى نهاية الدولة الفاطمية عندما أخذ الوزراء يتنازعون على السلطة وصل بهم الأمر الى الاستنجاد بالأجانب للحصول على مركز الوزارة فاستنجد الوزير ضرغام ابن عامر بملك الفرنجة أمورى الأول (Amaury) لينصره ضـد الوزير شاور بن

---

(١) ابن قلانسى : ذيل تاريخ دمشق ص ٥١٣ .

(٢) Stevenson : The Crusaders in the East, P. 82.

Wiet, G : Précis de l'Histoire d'Egypte, T. II. L'Egypte Musulmane, P. 190.

(٣) Sourial (Aziz) : The Crusade in the Latter Middle-Ages, P. 40.

مجير السعدى فى عهد الخليفة العاضد سنة ١١٦٨ م . لذلك فقد أمر الوزير شاور باحراق مصر واضرام النار فى الفسطاط ، عندما وجد ان (أمورى) قد نزل ببركة الحبش وضرب الحصار حول القاهرة وقرر على أهلها المال ، ثم واصل أمورى زحفه فى البلاد فنزل تنيس وأشموم وميت غمر وقتل فيها وأسر وسبى [١] . لذلك لجأ شاور الى نور الدين محمود زنكى فى الشام يستنجده ويستنصره على الصليبيين وعلى ضرغام ، واعدا اياه بأن يجعل له حصة من البلاد على أن يتصرف شاور تحت أمر دمشق ونهيها واختياره ، فقد قال له « أكون نائبك بها (أى مصر) وأقنع بما تعين لى من الضياع والباقى لك » [٢] كذلك تعهد شاور لنور الدين اذا ساعده الأخير فى العودة الى الوزارة بمصر ، أن يدفع له ثلث دخل البلاد ، ويتصرف على أمره ونهيه واختياره » [٣] .

خرج نور الدين والصليبيون جميعا من تجربتهم العملية بأرض مصر ، بفكرة واضحة عن مدى ثروة البلاد وضعفها الشديد ، لذلك فقد أخذ كل من الطرفين يعمل جاهدا لكى ينفرد بالغنيمة دون خصمه ، وانتهى الأمر باستيلاء صلاح الدين الأيوبى ، قائد نور الدين محمود على مصر والاستقلال بها فى النهاية .

---

(١) المقريزى جـ ١ ص ٢١٧ ، ص ٢٣٨ .
(٢) أبو المحاسن جـ ٥ ص ٣٤٦ .
(٣) أبو شامة : الروضتين جـ ١ ص ١٣٠ .

البحرية في العصر الأيوبي

فلما انتقلت السلطة الى صلاح الدين مؤسس الدولة الأيوبية ، خص الأسطول بكامل عنايته وأفرد له ديوانا خاصا أسماه « ديوان الأسطول » وقرر له ميزانية خاصة من خراج الفيوم وأعمالها وكثير من البلدان مثل بهتيم والأميرية وأوسيم ، وأضاف اليها ما تحصل من أشجار السنط ، وكان ثمن العود منه يصل الى مائة دينار أحيانا ، وزاد عليه النطرون الذى بلغ خراجه (٨٫٠٠٠) دينار ، وأموال الزكاة التى كانت تزيد على (٥٠٫٠٠٠) دينار ، ونصب صلاح الدين على رأس الديوان الجديد أخاه الملك العادل ، أبا بكر محمد بن أيوب [1] .

ولكن لم يكد يستقر صلاح الدين بمصر حتى دبرت مؤامرات فى القاهرة اشتركت فيها جميع العناصر الناقمة على الوضع الجديد ، بقصد احياء الخلافة الفاطمية واقامة الدعوة العلوية وردها الى ما كانت عليه [2] . أما زعماء المؤامرة

---

(١) المقريزى جـ ٣ ص ١٩٤ ، ابن مماتى ص ٢٤٠ .

(٢) ابن واصل : مفرج الكروب جـ ١ ص ٢٤٣ .

فهم الشاعر عمارة اليمنى[1] وعبد الصمد الكاتب والقاضى العوريس داعى دعاة الشيعة ، وابن عبد القوى وغيرهم كثير من أتباع الدولة الفاطمية . على أن أخطر ما انطوت عليه تلك المؤامرة ، هو اتفاق عمارة اليمنى مع ملك صقلية غليوم الثانى على مهاجمة الشواطىء المصرية فى الوقت الذى تشب فيه الثورة ضد الأيوبيين فى القاهرة . وبناء على هذا الاتفاق أرسل ملك صقلية سنة ١١٧٤ م / ٥٧٠ هـ أسطولا كبيرا مكونا من (٢٨٢) قطعة ، حاصر ثغر الاسكندرية بالمجانيق والدبابات ثلاثة أيام متواليات ، كما دمر بعض السفن التجارية الراسية فى ميناء الاسكندرية [2] . ولكن المصريين ثبتوا لهم وأحرقوا بعضا من سفنهم ، فى الوقت الذى قدم صلاح الدين من فاقوس مسرعا ومعه جيشه فهاجم النورمان وأغرق بعض سفنهم وأحرق خيامهم وأنزل بهم الهزيمة ، وهكذا « بقى العدو بين قتل وغرق وأسر » فاضطر النورمان الى الاقلاع بسفنهم فورا « وعادوا خائبين خاسرين » [3] .

ويصف المقريزى هذه الموقعة فيقول « وفى سنة تسع وستين وخمسمائة نزل أسطول الفرنج بصقلية على أثر الاسكندرية لأربع بقين من ذى الحجة بغتة ، وكان الذى جهز هذا الأسطول غليالم بن غليالم بن رجار متملك صقلية ، ولى ملك صقلية بعد أبيه واحتفل سنة احدى وسبعين بعمارة هذا الأسطول ، فاجتمع له مالم يجتمع لجده رجار وحمل فى الطرائد ألف فارس وقدم على الأسطول رجلا من دولته يسمى اكيم موذقة (Akim Modhaka) وقصد الاسكندرية . فلما سار هذا الأسطول فى البحر أنزلوا من طرائدهم ستا وثلاثين طريدة تحمل الخيل ، ومائتى شينى فى كل شين مائة وخمسون رجلا ، وعدة السفن التى تحمل آلات الحرب والحصار ست سفن والتى تحمل الأزواد والرجال أربعون مركبا ، فكانوا نحو الخمسين ألف رجل . ونزلوا على البر مما يلى المنارة وحملوا على المسلمين حتى أوصلوهم الى الصور وقتل من المسلمين سبعة . وزحفت مراكب الفرنج الى الميناء وكان به

---

(١) المقريزى السلوك جـ ١ ص ٥٣ .

(٢) المقريزى : السلوك جـ ١ ص ٥٦ ، ابن واصل : مفرج الكروب جـ ٢ ص ١١ — ١٦ .

(٣) أبو شامة : كتاب الروضتين جـ ١ ص ٢٣٥ ، ابن الأثير الكامل حوادث سنة ٥٧٠ هـ .

مراكب المسلمين حتى أوصلوهم وغلبوا على البر وخيموا به فأصبح لهم على البر ثلثمائة خيمة وزحفوا لحصار البلد ونصبوا ثلاث دبابات بكباشها ، وثلاثة مجانيق كبار بحجارة سود عظيمة . وكان السلطان على فاقوس فبلغه الخبر ثالث يوم من نزول الفرنج ، فشرع فى تجهيز العساكر ، والقتال والرمى بالمجانيق مستمر ، فوصلت العساكر وفتحت الأبواب ، وهاجم المسلمون الفرنج وحرقوا الدبابات وأيدهم الله بنصره ، واستمر القتال يوم الأربعاء الى العصر وهو اليوم الرابع من نزول الفرنج . ثم حملوا حملة ثانية عندما اختلط الظلام ، على الخيام فتسلموها بما فيها وقتلوا من الرجال عددا كثيرا من الفرسان فاقتحم المسلمون البحر وأخذوا عدة مراكب نسفوها فغرقت وولت بقية المراكب منهزمة . وقتل كثير من الفرنج وغنم المسلمون من الآلات والأمتعة والأسلحة بما لا يقدر على مثله الا بعناء ، وأقلع باقى الفرنج فى مستهل سنة سبعين » .

وفى سنة ١١٧٩ م خرج بلدوين الرابع ملك بيت المقدس لمنازلة صلاح الدين ، فالتقى به فى موقعة دارت رحاها بالقرب من تل القاضى — فى سهل (مرج عيون) ، فانتصر صلاح الدين انتصارا حاسما ،وأسر كثيرا من أمراء الصليبيين ولم ينج الملك بلدوين نفسه الا بصعوبة [١] . وقد بلغ عـدد الأسرى من الصليبيين ، مائتين وسبعين ونيفا وعرضوا على صلاح الدين فأمر بنقلهم الى دمشق ، وكان عـدة الصليبيين عشرة آلاف فارس . ومن محاسن المصادفات انه فى اليوم الذى كسر فيه الصليبيون فى (مرج العيون) أحرز الأسطول المصرى انتصـارا فى البحر على سفنهم اذ ظفر ببطستين كبيرتين استولى عليهما وقادهما الى الاسكندرية مستصحبا ألف رأس من السبى [٢] .

وأخذ صلاح الدين يتابع انتصاراته فى سرعة مذهلة بحيث لم يستطع الصليبيون معها ملاحقته ، ذلك انه لم يكتف بعد تدمير حصن الأحزان بالاغارة على مناطق صور وصيدا وبيروت بل انه أمر الأسطول المصرى بالخروج فى سنة ١١٧٩ ليهاجم عكا ذاتها وهى المدينـة التى أطلق عليها أبو شامة اسم « قسم الفرنج » [٣] .

---

(١) أبو شامة : كتاب الروضتين جـ ٢ ص ١٠ ، ابن الأثير : الكامل حوادث سنة ٥٧٥ هـ .

(٢) سيد على الحريرى : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ص ١٣٤ .

(٣) أبو شامة : كتاب الروضتين : جـ ٢ ص ١٣ .

ولم يكد الأسطول المصرى يصل الى ميناء عكا الذى كان يعج بسفن الصليبيين ومراكبهم التجارية حتى استولى على عدة منها « تحطيما وتكسيرا » وأخلى الميناء من الباقى ، ولعل هذا النصر الباهر كما يقول سيد على الحريرى « لم يعهد من أسطول اسلامى فى سالف الدهر ، ومما يذكر أن عساكر الأسطول المصرى قتلوا بعض رجال قلعة عكا رميا بالسهام من بعد كبير » (١) . وقد جاء فى وصفه لقطع الأسطول المصرى ما يلى : « ومراكبهم كانت كنائن الا انها تمرق مروق السهام ورواكد هى مدائن الا انها تمر مر السحاب غير الجهام ، فلا أعجب أن تسمى غربانا وتنشر بين ضلوعها أجنحة الحمام وتسمى جوارى وكم يسر مجراها من نصر » (٢) .

ولم يسع الملك بلدوين الرابع ازاء الضربات القوية التى أخذ الأسطول المصرى يوجهها ضد الصليبيين سوى أن يطلب عقد الهدنة ، فوافق صلاح الدين على ذلك فى سنة ١١٨٠ م (٣) ، على ان الهدنة التى عقدت بين صلاح الدين ومملكة بيت المقدس وحدها ، مما جعل صلاح الدين فى حل من مهاجمة الصليبيين فى شمال الشام وبخاصة امارة طرابلس . لذلك استدعى صلاح الدين الأسطول المصرى مرة ثانية الى مياه الشام سنة ١١٨٠ م ، فهاجم طرسوس ، وأنزل بها كثيرا من الخسائر مما اضطر ريمولد الثالث أمير طرابلس الى عقد هدنة مشابهة مع صلاح الدين (٤) .

وقد فكر صلاح الدين فى الاستيلاء على ميناء بيروت ، وذلك لكى يفصل امارتى طرابلس وأنطاكية عن مملكة بيت المقدس ، وفى الحال جمع صلاح الدين قواته عام ١١٨٢ م جنوبى اقليم البقاع ، وفى نفس الوقت أعد أخوه العادل فى دمياط والاسكندرية أسطولا من ثلاثين سفينة حربية لمباغتة المدينة من ناحية البحر (٥) . ولم يفت العادل أيضا أن يرسل بعض قوات من القاهرة لمهاجمة الداروم وغزة وعسقلان ، حتى يشغل مملكة بيت المقدس عن مساعدة بيروت . وقد أحاط

---

(١) سيد على الحريرى : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ص ١٣٦ .
(٢) سيد على الحريرى : ص ١٣٥ .
(٣) ابن الأثير : حوادث عام ٥٧٦ هـ ، Guillaume de Tyr, P. 1064
(٤) أبو شامة : كتاب الروضتين جـ ٢ ص ١٣ .
(٥) ابن الأثير حوادث عام ٥٧٨ هـ .

صلاح الدين مشروعه بسرية تامة ، بل أعلن انه سيتجه ضد حلب والموصل ، وذلك امعانا فى تضليل الصليبيين . وبينما كان الحصار مضروبا حول بيروت برا وبحرا ، واذا بصلاح الدين يتلقى نبأ نزول جمع عظيم من الفرنج بدمياط كما يتلقى من مظفر الدين كوكبرى صاحب حران رسالة يطلب فيها سرعة قدومه الى الفرات . فقام صلاح الدين من فوره وسار الى الرها فحاصرها وملكها ثم واصل سيره الى الرقة فملكها ومنها الى نصيبين والموصل وسنجار (١) .

وفى تلك الأثناء كان بلدوين ملك بيت المقدس لا يزال معسكرا فى صفورية عندما وصلته أنباء هجوم صلاح الدين على بيروت والأسطول المصرى على مدن فلسطين الساحلية فأمر باعداد أسطول صليبى فى عكا وصيدا لتخليص بيروت من حصار الأسطول المصرى (٢) . أما صلاح الدين فقد أخذ يشدد هجماته على بيروت ، ولكن المدينة أظهرت عنادا شديدا ولذلك آثر الانصراف عنها ، كذلك أمر الأسطول المصرى بالعودة بعد ان كان قد سبى منها وسلب وظفر من غنيمتها بما طلب (٣) .

ومن المواقف التى تشهد للأسطول المصرى بالقوة والفخار انتصاره فى موقعة الحوراء (٤) البحرية . فقد أقدم أرناط صاحب حصن الكرك على مشروع خطير سنة ١١٨٢ م ، استهدف به تحقيق سيادة الفرنجة على البحر الأحمر ، وطعن الاسلام فى قلبه بغزو الحرمين (٥) ، فقد دأب على مهاجمة قوافل الحجاج المسلمين وهم فى طريقهم الى الحرمين ، ثم صمم سنة ١١٨٢ م على الهجوم على مكة والمدينة ذاتهما ، فبدأ بالاستيلاء على أيلة ، ثم شرع فى بناء عدة سفن حملت أجزاؤها مفككة على

---

(١) سيد على الحريرى : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ص ١٣٩ .

(٢) Guillaume de Tyre, P. 1099.

(٣) المرجع السابق ص ١١٠١ .

(٤) جاء فى ياقوت « معجم البلدان » الحوراء كورة من كور مصر القبلية ، آخر حدودها من جهة الحجاز وهى على البحر شرقى القلزم ، وقيل الحوراء مرفأ سفن مصر إلى المدينة ج ٣ ص ٢٥٩ . وجاء فى المقريزى ، وأبو شامة أن ساحل الحوراء قرب ينبع .

(٥) نظير حسان سعداوى : التاريخ الحربى المصرى ص ١٤٥ .

ظهور الجمال حتى خليج العقبة حيث ركبت . ولم يكد يتم تركيب تلك السفن حتى استولى بعضها على جزيرة القلعة ، فى حين قام البعض الآخر بالاغارة على الموانى المصرية الصغيرة على البحر الأحمر ، الأمر الذى أثار الرعب فى قلوب أهليها . ومن الموانى المصرية التى أغار عليها أسطول أرناط فى البحر الأحمر ميناء عيذاب فى مواجهة جدة ، وهناك نهب الصليبيون بضعة سفن تجارية وافدة من جدة واليمن وعدن والهند ويقول المقريزى [1] فى ذلك « فقتلوا وأسروا وأحرقوا فى بحر القلزم نحو ستة عشر مركبا وأخذوا بعيذاب مركبا يأتى بالحجاج من جدة ، وأخذوا فى الأسر قافلة كبيرة من الحجاج فيما بين قوص وعيذاب وقتلوا الجميع . وأخذوا مركبين فيهما بضائع جاءت من اليمن وأخذوا أحطنة كثيرة من الساحل كانت معدة لميرة الحرمين وأحدثوا حوادث لم يسمع الاسلام بمثلها » .

وبعد ذلك نقل الصليبيون نشاطهم الهدام الى الشاطىء المقابل ، أى شــاطىء الحجاز ويقول فى هذا المقريزى [2] « وتوجه فرنج الشوبك والكرك نحو مدينة رسول الله صلى الله عليه وسلم لينبشوا قبره عليه السلام وينقلوا جسده الشريف الى بلادهم ويدفنوه عندهم ولا يمكنوا المسلمين من زيارته الا بجعل . فأنشأ البرنس ارناط صاحب الكرك سفنا حملها عــلى البر الى بحر القلزم وأركب فيها الرجال وأوقف مركبين على حرزة قلعة القلزم تمنع أهلها من استقاء الماء ، فسارت الفرنج نحو عيذاب فقتلوا وأسروا ومضوا يريدون المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم وذلك فى سنة ثمان وسبعين وخمسمائة . وكان السلطان صلاح الدين على حران فلما بلغه ذلك بعث الى سيف الدولة بن منقذ نائبه على مصر يأمره بتجهيز الحاجب لؤلؤ [3] خلف العدو ، فاستعد لذلك وأخذ معه قيودا وسار فى طلبهم الى القلزم وعمر هناك مراكب وسار الى أيلة فوجد مراكب الفرنج ، فحرقها وأسر من

---

(١) المقريزى : السلوك جـ ١ ص ٧٩ .

(٢) المقريزى : جـ ٢ ص ٨٥ ، ٨٦ .

(٣) هو الأمير حسام الدين لؤلؤ الحاجب ، كان أرمنى الأصل ومن جملة أجناد مصر فى أيام الفاطميين ، فلما استولى صلاح الدين على مصر تقدمه الأسطول ، وكان حيثما توجه فتح وانتصر وغنم (المقريزى) .

فيها وسار الى عيذاب وتبع الفرنج حتى أدركهم ولم يبق بينهم وبين المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم الا مسافة يوم ، وكانوا ثلثمائة ونيفا وقد انضم اليهم عدة من العربان المرتدة . فعندما لحقهم لؤلؤ فرت العربان فرقا من سطوته ورغبة فى عطيته ،فانه كان قد بذل الأموال حتى انه علق أكياس الفضة على رؤوس الرماح ، فلما فرت العربان التجأ الفرنج الى رأس جبل صعب المرتقى فصعد اليهم فى عشرة أنفس ، وضايقهم فيه فخارت قواهم بعد ان كانوا معدودين من الشجعان واستسلموا فقبضوا عليهم وقيدهم وحملهم الى القاهرة ، فكان لدخولهم يوم مشهود . وتولى قتلهم الصوفية والفقهاء وأرباب الديانة بعد ما ساق رجلين من أعيان الفرنج الى منى ونحرهما هناك كما تنحر البدن التى تساق هديا الى الكعبة » . وكان الرحالة ابن جبير [1] فى زيارة الاسكندرية عندئذ فذكر وصفا طريفا لموكب أولئك الأسرى . أما ارناط نفسه فقد أقسم صلاح الدين على ألا يغفر له فعلته هذه « ونذر دمه » [2] .

وفى رسالة للقاضى الفاضل أوردها أبو شامة وابن أصل ، ان الصليبيين استهدفوا من وراء تلك العملية الحربية تحقيق هدفين خطرين أولهما قطع طريق الحاج عن حجه وضرب العالم الاسلامى فى قلبه وطعن المسلمين فى قبلتهم ، وثانيهما ان الصليبيين كانوا يزعمون الاستيلاء على عدن جنوب البحر الأحمر ، لأخذ « تجار اليمن وأكارم عدن » وبذلك يتمكنون بفضل السيطرة على أيلة فى الشمال وعدن فى الجنوب من اغلاق البحر الأحمر فى وجه أعدائهم ، واحتكار تجارة الشرق الأقصى والمحيط الهندى [3] .

بينما كان صلاح الدين يقاتل الصليبيين فى عكا سنة ١١٩٠ م ، اذا قطع الأسطول المصرى تهرع الى نجدته من مصر ، فلما أحس الصليبيون بقدوم الأسطول المصرى ، جهزوا أسطولا ليلقاه فى طريقه ويقاتله ، فأسرع صلاح الدين لمقاتلة الفرنجة من كل

---

(١) رحلة ابن جبير ص ٣٤ ، ٣٥ .

(٢) أبو شامة : كتاب الروضتين جـ ٢ ص ٧٥ .

(٣) سعيد عاشور : الحركة الصليبية جـ ٢ ص ٧٨٧ .

جهة لينشغلوا بقتاله عن قتال الأسطول المصرى فيتمكن من دخول عكا ، فلم يشتغلوا وخرج أسطولهم وكانت الناس خرجت على جانب البحر تقوية للأسطول المصرى وايناسا له ولرجاله ، وكما يقول سيد على الحريرى [1] « التقى الأسطولان فى البحر والجيشان فى البر واضطرمت نار الحرب واستعرت ، وباع كل فريق روحه ودار قتال شديد انجلى عن نصرة الأسطول المصرى بعد أخذ مركب منه ، وقتل من كان بأسطول الصليبيين ونهب ما فيه وأخذ منه مركب أيضا ، ودخل الأسطول المصرى المنصور عكا ، وكان قد صحبته مراكب من الساحل فيها ميرة وذخيرة ، وطابت قلوب أهل البلد بذلك وانشرحت صدورهم ، واتصل القتال بين الفريقين المتحاربين خارج البلد الى أن فصل بينهما الليل ، وعاد كل فريق الى خيمته ، وقتـل من الصليبيين فى هذا اليوم كثيرون لأن أهل البلد اشتدوا فى قتالهم والأسطول المصرى سيرد اليه ضربة قاضية والجيش المصرى أجهز عليهم » .

لقد تحقق الصليبيون منذ بداية القرن الثانى عشر بأن مصر هى مركز المقاومة الحقيقية فى العالم الاسلامى ضد الحركة الصليبية ، وبذلك غدت موضع اهتمام دعاة الحرب الصليبية وزعمائها ، على اعتبار انها الطريق الطبيعى للوصول بهم الى بيت المقدس . وقد ظهر رأيهم هذا واضحا فى أقوال زعماء الحركة الصيلبية ودعاتها ، فهم حينا يشبهون مصر بأنها رأس الأفعى وأحيانا يشبهونها بأنها مخزن الامدادات فى العالم الاسلامى ، أو يشبهونها بالقلب فى الجسم ، الى غير ذلك من التشبيهات العديدة التى فاضت بها كتب دعاة الحروب الصليبية فى أواخر العصور الوسطى [2]. لذلك قصد الصليبيون مدينة دمياط فوصلوها عام ١٢١٨ م وكان أسطولهم يتكون من نحو (٧٠٫٠٠٠) ألف فارس ، (٤٠٠٫٠٠٠) راجل فخيموا تجاه دمياط فى البر الغربى ، وحفروا حول معسكرهم خندقا ، وأقاموا عليه سورا وشرعوا فى الهجوم على برج دمياط المنيع ، وكان البر الذى نزل فيه الصليبيون جزيرة محاطة بالنيل

---

(١) سيد على الحريرى : الأخبار السنية فى الحروب الصليبية ص ١٨٤ .

(٢) سعيد عاشور : الحركة الصليبية جـ ٢ ص ٩٦٢ .

من جهة وبالبحر المالح من الأخرى ، وكانت الجزيرة تعرف باسم (جزيرة دمياط) وكان المسلمون فى مدينة دمياط محاصرين حصارا شديدا من البحر والبر .

ولما بلغ الملك الكامل نزول الصليبيين دمياط ، خرج بمن معه من العساكر وأمر والى الغربية بجمع العربان وسار فى جمع كبير وخرج الأسطول ، فأقام تحت دمياط ونزل السلطان بمن معه من العساكر بمنزلة العادلية [٢] قرب دمياط وامتدت عساكره الى دمياط . ويقول المقريزى [٣] « ان الصليبيين ألحوا فى القتال واستولوا على برج السلسلة وقطعوا السلاسل المتصلة به لتجور مراكبهم فى بحر النيل ويتمكنوا من البلاد ، فنصب الملك الكامل بدل السلاسل جسرا عظيما لمنع الصليبيين من عبور النيل ، فقاتل الصليبيين قتالا شديدا حتى قطعوه وكان الكامل يركب فى كل يوم عدة مرات من العادلية الى دمياط لتدبير الأمور ، فأمر الملك الكامل أن يغرق عدة من المراكب فى النيل حتى يمنع الفرنج من سلوك النهر ، فوصل الفرنج الى خليج هناك يعرف بالأزرق كان النيل يجرى فيه قديما فحفروه وعمقوا حفره ، وأجرو فيه الماء الى البحر المالح وأصعدوا مراكبهم فيه الى بورة على أرض جيزة دمياط مقابل المنزلة التى بها السلطان ليقاتلوه من هناك فلما صاروا فى بورة جاءوا وقاتلوه فى الماء وزحفوا اليه عدة مرات فلم يظفروا منه بطائل ولم يتغير على أهل دمياط شىء لأن الميرة والامداد متصلة اليهم والنيل يحجز بينهم وبين الفرنج . فلما أدرك الناس الشتاء هاج البحر على مخيم المسلمين وأغرقهم فعظم البلاء وتزايد الغم وألح الفرنج فى القتال وكادوا أن يملكوا العرب فبعث الله ريحا قطعت مراسى مرمه الفرنج وكانت من عجائب الدنيا فمرت الى بر المسلمين فأخذوها فاذا فيها مسامير زنة الواحد منها خمسة وعشرون رطلا » .

وهكذا ساء موقف الصليبيين فى دلتا النيل بعد أن فتح المسلمون السدود وحطموا الجسور « وكان البحر زايد جدا ، وفتح المسلمون عليهم الترع من كل

---

(١) سيد على الحريرى ص ٢٣٢ .

(٢) المقريزى : جـ ١ ص ٢١٦ .

مكان » (١) وسرعان ما تجمد الصليبيون عند بلدة البرامون ، فلا هم يستطيعون العودة الى دمياط ، ولا هم مستطيعون القتال فى الوحل بعد أن بلغت المياه ركبهم ، وأخيرا لم يبق أمام الصليبيين سوى الصلح بعد أن « عاينوا الهلاك » فأرسلوا الى السلطان الكامل سنة ١٢٢١ م يعرضون استعدادهم لترك دمياط والجلاء عن البلاد ، مقابل السماح لهم بالخروج من المأزق الذى وقعوا فيه وتركهم يعودون الى بلادهم سالمين (٢) . وقبل الملك الكامل هذا العرض ، على شرط أن يبعثوا اليه برهائن من ملوكهم ، يبقون لديه حتى يسلموا دمياط ، فوافق الصليبيون على ذلك وأرسلوا الى الكامل عشرين من كبرائهم وعلى رأسهم حنا دى برين نفسه وبلاجيوس مندوب البابا . فى حين بعث الكامل اليهم مقابل ذلك ابنه الصالح نجم الدين أيوب ومعه جماعة من خواصه (٣) .

وهكذا فشلت الحملة الصليبية الخامسة على مصر ، وكما قال ابن الأثير (٤) ، « ان الله تعالى أتى المسلمين ظفرا لم يكن فى حسابهم ، فانهم كانت غاية أمانيهم أن يسلموا البلاد التى أخذت منهم بالشام ليعيدوا دمياط ، فرزقهم الله اعادة دمياط وبقيت البلاد بأيديهم على حالها » .

عاود الصليبيون الكرة لغزو مصر فخرجت الحملة الصليبية السابعة بقيادة لويس التاسع ملك فرنسا عام ١٢٤٨ م من أوروبا ووصلت الى مينا ليماسول فى قبرص ، وبقيت هناك حتى عام ١٢٤٩ م . وبذلك استطاع لويس التاسع خلال الشهور الطويلة التى قضاها فى قبرص من أن يجمع كل ما يلزمه من مؤن ، فضلا عن المساعدات البشرية التى أمده بها ملك قبرص وغيره من زعماء الصليبيين الذين وفدوا من عكا (٥) . وفى سنة ١٢٤٩ أبحر لويس التاسع من ليماسول الى مصر ، فى الوقت الذى كانت الدولة الأيوبية فى مصر والشام لا تزال تعانى الكثير من

---

(١) أبو شامة : ذيل الروضتين ص ١٢٩ .
(٢) النجوم الزاهرة ج ٦ ص ٢٤١ .
(٣) المقريزى : السلوك ج ١ ص ٢٠٨ .
(٤) ابن الأثير حوادث عام ٦١٤ هـ .
(٥) Joinville : Histoire de Saint Louis, P. 57 & 62.

المتاعب بسبب المنازعات بين أمراء بنى أيوب ، وهكذا وصل لويس التاسع الى دمياط ليجد المدينة محصنة منيعة يرابط فيها جيش يحول دون نزول القنوات الصليبية الى البر ، فقرر النزول على الضفة الغربية للنيل المواجهة لدمياط ، وبدأ انزال الجيش الصليبى ، ودارت بين الفريقين معركة على رمال الشاطىء ، اضطرت فيها خيول المسلمين الى خوض مياه البحر ، ولكن الصليبيين تفوقوا فى تلك المعركة بفضل كثرة عددهم ، فقتل الأمير نجم الدين بن شيخ الاسلام ، والأمير صارم الدين أزبك الوزيرى ، واضطر الأمير فخر الدين (قائد الجيش المصرى) نفسه الى عبور النيل ليلا ومعه بقية رجاله الى الضفة الشرقية حيث توجد مدينة دمياط ، ولكنه لم يجرؤ على الوقوف عند دمياط نفسها وانما اتجه الى الجنوب منها صوب أشموم طناح [1] .

وسرعان ما دب الرعب فى قلوب أهل دمياط ، فتركوا مدينتهم ، بعد أن أشعلوا النار فى سوق المدينة [2] ، بل ان بعض عرب كنانة الذين عهد اليهم الصالح نجم الدين أيوب بالدفاع عن المدينة ولوا الأدبار أيضا « وتركوا أبواب المدينة مفتحة » وفاتهم عند فرارهم أن يقطعوا الجسر الذى يربط دمياط بالضفة الغربية للنيل [3] . وهكذا صارت دمياط مدينة مفتوحة خالية من وسائل الدفاع فدخلتها جيوش لويس التاسع فى سهولة . ويروى المقريزى [4] « ان الصليبيين عندما رأوا أبوابها مفتوحة ولا أحد يحميها ، خشوا أن تكون مكيدة ، فتمهلوا حتى ظهر أن الناس قد فروا وتركوها ، فدخلوا المدينة بغير كلفة ولا مؤنة حصار ، واستولوا على ما فيها من الآلات الحربية والأسلحة العظيمة والعدد الكثيرة والأقوات والأزواد والذخائر والأموال والأمتعة وغير ذلك ، صفوا عفوا » .

ولم يكد الصليبيون يشرعون فى الزحف عن دمياط جنوبا حتى توفى السلطان الصالح نجم الدين أيوب فى المنصورة سنة ١٢٤٩ ، ولكن زوجه شجر الدر أخفت

---

(١) المقريزى : السلوك جـ ١ ص ٢٣٥ .
(٢) Eracles : P. 591.
(٣) أبو الفدا : المختصر حوادث عام ٦٤٧ هـ .
(٤) المقريزى : السلوك جـ ١ ص ٣٣٦ .

خبر موته بحيث لم يعلم بذلك الخبر غير الطواشى جمال الدين محسن والأمير فخر الدين ابن الشيخ . ويقول أبو المحاسن [1] « فكتموا ذلك خوفا من الفرنج ، وجمعت شجر الدر الأمراء وقالت لهم ، ان السلطان يأمركم أن تحلفوا له ، ثم من بعده لولده المعظم تورانشاه المقيم بحصن كيفا ، وللأمير فخر الدين ابن الشيخ بأتابكية العسكر » .

أخذ الصليبيون يعبرون بحر أشموم وبادروا باقتحام المنصورة ، وتقابلوا مع الجيش المصرى بقيادة (بيبرس البندقدارى) أحد مماليك الصالح نجم الدين ، وكان الموقف خطيرا حتى أطلق ابن واصل على ذلك اليوم « يوم الكبسة » ولكن المماليك البحرية استطاعوا انقاذ الموقف ، فيقول العينى [2] « فانقضت الطابقة التركية (المماليك) من الجامدارية والبحرية الصالحية وحملوا على الفرنجـة ، حملة زعزعت وهدمت بنيانهم وأناخوا عليهم حربا دراكا وقتلا واهلاكا ، فكانت عدة القتلى منهم ألفا وخمسمائة وولوا منهزمين » .

وقد واصل الصليبيون زحفهم على المنصورة عام ١٢٥٠م ولكن الجيش المصرى والأسطول تآلفا ووقفا فى وجه الغزاة ، ودارت معركة نهرية قبالة المنصورة بين الأسطول المصرى وأسطول الصليبيين ، انجلت عن وقوع (٣٢) مركبا من مراكب الصليبيين فى قبضة المصريين ، كما قتل من جنود الصليبيين نحو (٣٠٫٠٠٠) وكثير منهم غرق فى النيل وأسر ملكهم (لويس التاسع) وسجن الى أن فدى نفسه وبقية أهله وعساكره بمبلغ مائة مليون من الفرنكات .

---

(١) النجوم الزاهرة جـ ٦ ص ٣٦٤ .

(٢) العينى : عقد الجمان حوادث عام ٦٤٧ .

البحرية في العصر المملوكي

وقد أدى التدهور السياسى فى أواخر الدولة الأيوبية الى قلة الاهتمام بالأسطول المصرى وعدم العناية به ، حتى أصبح لا يفكر فى أمره الا عند الحاجة اليه . وقد استفحل الأمر حتى انه كان يقبض على الرجال من الطرقات ويقيدون بالسلاسل نهارا ويسجنون ليلا حتى لا يهربوا ، عندما تدعو الضرورة الملحة لتجهيز الأسطول . وكان رجال الأسطول يعاملون أسوأ معاملة ، بل أشد سوءا من أسرى الأعداء ومن أعمال السخرة . فقد كان لا يصرف لهم الا شىء قليل من الخبز ونحوه ، وربما أقاموا الأيام بغير شىء ، ولذلك فقد صارت خدمة الأسطول عارا يسب به الرجال ، فاذا قيل لرجل فى مصر ، « يا أسطولى » غضب غضبا شديدا ، بعد ما كان خدام الأسطول يقال لهم « المجاهدون فى سبيل الله والغزاة فى أعداء الله » ويتبرك بدعائهم[1] .

ولما آلت مصر الى المماليك عملوا جاهدين على استعادة مكانة الأسطول الى ما كانت عليه أيام صلاح الدين ، فقد أولاه الملك الظاهر بيبرس الكثير من اهتمامه ، عندما استولى على العرش عام ١٢٦٠ م . فقد عول على تكوين قوة بحرية يستعين

---

(١) المقريزى : ج ٢ ص ١٩٤ .

بها على صد هجوم المغول الذين كان يغيرون على شواطىء الشام . وقد لاقى بيبرس فى سبيل تجهيز الأسطول صعوبات جمة يرجع معظمها الى كراهية أفراد الشعب للحروب البحرية ، التى كانوا فى أواخر الدولة الأيوبية يرغمون عليها ، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى الى سوء معاملة الدولة لبحارة الأسطول من الناحيتين المادية والاجتماعية . ويقول المقريزى (١) فى هذا الصدد « لما كانت أيام السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقدارى ، نظر فى أمر الشوانى الحربية واستدعى رجال الأسطول ، وكان الأمراء قد استعملوهم فى الحراريق وغيرها . وندبهم للسفر وأمر بمد الشوانى وقطع الأخشاب لعمارتها واقامتها على ما كانت عليه فى أيام الملك الصالح نجم الدين أيوب ، وأحرز على الخراج ومنع الناس من التصرف فى الأخشاب وتقدم بعمارة الشوانى فى ثغرى الاسكندرية ودمياط وصار ينزل بنفسه الى الصناعة بمصر ويرتب ما يجب ترتيبه من عمل الشوانى ومصالحها . واستدعى شوانى الثغور الى مصر ، فبلغت زيادة على أربعين قطعة سوى الحراريق والطرائد ، فانها كانت عدة كثيرة » .

وقد استطاع الظاهر بيبرس بعد ذلك من التوجه الى المغول فالتقى بهم عند سواحل يافا وأنطاكية فشتت شملهم وقضى عليهم قضاء مبرما حتى صارت المدينتان أطلالا بالية ، ولم تقم للمغول قائمة بعد ذلك على الاطلاق فى بلاد الشام . بعد ذلك وجه بيبرس اهتمامه للقضاء على الصليبيين ، فجهز أسطولا من أربعين قطعة حربية سيرها لمحاربة جزيرة قبرص سنة ١٢٧٠ م ، غير ان هذه الحملة باءت بالفشل ، اذ تحطم معظم قطعها أمام ثغر ليماسول (٢) .

على أن هذه الهزيمة لم تفل من عزيمة بيبرس ، فقد بادر بمجرد عودته لمصر بانشاء أسطول آخر ليعاود به الكرة على الصليبيين ، وقد جاء فى وصف غزوة بيبرس لقبرص للمقريزى (٣) ما يلى : « وكان ذلك فى شوال سنة تسع وستين وستمائه (٤)

---

(١) المقريزى : جـ ٢ ص ١٩٤ .

(٢) Lane-Poole : Egypt in the Middle Ages, P. 358.

(٣) المقريزى : جـ ٢ ص ١٩٤ .

(٤) توافق سنة ١٢٧١ .

ثم سارت تريد قبرص ، وقد عمل ابن حسون رئيس الشوانى فى أعلامها الصلبان ، يريد بذلك انها كانت تخفى اذا عبرت البحر على الفرنج ، حتى تطرقهم على غفلة ، فكره الناس منه ذلك ، فلما قاربت قبرص تقدم ابن حسون فى الليل ليهجم على الميناء فصدم الشونة المقدمة شعبا فانكسرت وتبعها بقية الشوانى فتكسرت الشوانى كلها . وعلم بذلك متملك قبرص فأسر كل من فيها وأحاط بما معهم وكتب الى السلطان يقرعه ويوبخه وان شوانيه قد تكسرت وأخذ ما فيها وعدتها احدى عشرة شونة وأسر رجالها ، فحمد السلطان الله تعالى وقال « الحمد لله منذ ملكنى الله تعالى ما خذل لى عسكرا ولا ذلت لى راية ، وما زلت أخشى العين فالحمد لله تعالى بهذا ولا حمد لغيره ، ثم أمر بانشاء عشرين شونة ، وأحضر خمس شوانى كانت على مدينة قوص من صعيد مصر ولزم الركوب الى صناعة العمارة بمصر كل يوم فى مدة شهر المحرم سنة سبعين [1] وستمائة الى أن تنجزت ، فلما كان فى نصف المحرم سنة احدى وسبعين وستمائة [2] زاد النيل حتى لعبت الشوانى بين يديه فكان يوما مشهودا [3] وبعد أن تم اعداد أسطول آخر ، توفى الظاهر بيبرس سنة ١٢٧٧ م قبل أن يحقق أمنيته بغزو قبرص مرة ثانية .

ومن الأحداث الهامة فى تاريخ العالم عامة والمسلمين خاصة ، انتصار الأسطول المصرى على الصليبيين سنة ١٢٩١ م واخراجهم من آخر معاقلهم فى عكا وتطهير بلاد الشام من آخر فلولهم ، بعد أن بقوا فى تلك البقعة العزيزة من الوطن العربى قرابة قرنين من الزمان ، يرسلون الحملة تلو الأخرى حتى قيض الله لها من أبناء مصر وملوكها وجيوشها وأساطيلها من أخرجهم منها مكسورين مدحورين . فقد وصلت الى عكا سنة ١٢٩٠م الحملة الايطالية التى تبعتها البندقية ، ولم تكد أرجل الصليبيين تطأ أرض عكا ، حتى أرادوا أن يعبروا عن حماستهم الدينية ، فهاجموا الفلاحين ، ثم ذبحوا كل من كان بداخل عكا من تجار المسلمين الذين كانوا قد قصدوا اليها فى ظل الأمان المعطى لهم بعد عقد الصلح بين قلاوون والصليبيين . ولم يسلم السريان

---

(١) يوافق أغسطس سنة ١٢٧١ .

(٢) يوافق يولية سنة ١٢٧٢ .

(٣) المقريزى : ج ٢ ص ١٩٤ .

المسـيحيون من أيدى أولئك الايطاليين ، اذا اختلط عليهم الأمـر وحسبوهم مسلمين [1] . ولما أفاق الصليبيون من غفوتهم ، وخشوا عاقبة ما فعله أولئـك الصليبيون الجدد أرسلوا الى السلطان قلاوون يعتذرون عما حدث ويعدون بمعاقبة المذنبين [2] . ولكن السلطان رفض الاعتذار وأخذ يعد العدة للانتقام ، وأعلن الحرب على الصليبيين . ولم يكد قلاوون يفرغ من كافة الاستعدادات الحربية ويغادر القاهرة فعلا لحرب الصليبيين بالشام حتى وافته المنية سنة ١٢٩٠ م . وخلف السلطان الأشرف خليل بن قلاوون والده فى حكم مصر ، وصمم على أن ينفذ مشروع أبيه الخاص بالاستيلاء على عكا [3] . وحاول الصليبيون اعاقة السلطان خليل عن مهاجمـة عكا ، فأرسلوا له سفارة « يسألون العفو » ولكن السلطان لم يقبل منهم ما اعتذروا به ، وبذلك لم يعد هناك مفر من القتال . ولم يكد السلطان خليل يصل الى عكا ويفرض حصاره عليها حتى أخذت قواته فى مهاجمة أسـوار المدينة وضربها بالمجانيق الكبار التى كان « منها ما يرمى بقنطار دمشقى وأكبر » وبذلك أحدثوا عدة ثغرات بسور المدينة [4] . وكان على الصليبيين أن يبذلوا طاقة جهدهم للدفاع عن عكا وانقاذها من السقوط ، لذلك فقد حضر هنرى الثانى ملك قبرص الى عكا على رأس جيش مكون من مائتين من الفرسان وخمسمائة من المشاة وقدر كبير من المؤن والامدادات ، ففرح الصليبيون بقدومه فرحا شديدا وتشجعوا على الثبات والمقاومة . وقد حاول هنرى الثانى بمجرد وصوله الى عكا التفاهم سلميا مع السلطان خليل بن قلاوون ، ولكن السلطان واجه الرسل قائلا : « ألم تحضروا مفاتيح المدينة معكم ؟ » ولم يكتف بهذا بل وعد الصليبيين اذا استسلموا دون قتال أن يأمن خروجهم جميعا من عكا ومعهم أموالهم [5] . ثم ركز المسلمون هجماتهم على القلعة التى كان يدافع عنها الملك هنرى الثانى ، فانهارت وتسلمها المماليك ،

---

(١) مفضل ابن أبى الفضائل : النهج السديد جـ ٢ ص ٣٨٦ .

(٢) Runciman : A History of the Crusades, vol. III, P. 410.

(٣) المقريزى : السلوك جـ ١ ص ٧٥٧ .

(٤) أبو المحاسن : جـ ٨ ص ٦ .

(٥) Grousset : Histoire de Croisades et du Royaume. P. 212

ثم استطاعت قوات السلطان خليل اقتحام المدينة رغم المقاومة العنيدة التى أبداها مقدم الداوية ، وقائد الاسبتارية ، حتى خر كلاهما قتيلا فى المعركة(1) . وهكذا أصبح الصليبيون بدون قائد أو نصير ، فالمسلمون أمامهم والأسطول المصرى فى البحر من ورائهم ، فهرعوا الى السفن فارين بأرواحهم ، ولما كانت السفن الباقية فى ميناء عكا قليلة ، فقد غرق معظمها لكثرة من ركبها من طلاب النجاة . أما باقى الصليبيين فقد وقعوا أسرى فى يد المسلمين وكان ذلك فى ٢٨ مايو عام ١٢٩٢ » (٢) .

وقد وصف المقريزى الأسطول المصرى فى عهد السلطان الأشرف خليل ابن قلاوون قال : وفى سنة اثنتين وتسعين وستمائة(٣) تقدم السلطان الملك الأشرف الى الوزير الصاحب شمس الدين محمد بن السلعوسى بتجهيز أمر الشوانى ، فنزل الى الصناعة واستدعى الرئيس وهيأ جميع ما تحتاج اليه الشوانى ، حتى كملت عدتها نحو ستين شونة وشحنها بالعدد وآلات الحرب ورتب بها عدة من المماليك السلطانية وألبسهم السلاح . فأقبل الناس لمشاهدتهم من كل أوب قبل ركوب السلطان بثلاثة أيام ، وصنعوا لهم قصورا من الخشب وأخصاص القش على شاطىء النيل خارج مدينة مصر وبالروضة ، واكتروا الساحات التى قدام الدور والزرابى بمائتى درهم كل زربية فما دونها بحيث لم يبق بيت بالقاهرة ومصر الا خرج أهله أو بعضهم لرؤية ذلك فصار جمعا عظيما . وركب السلطان من قلعة الجبل وقد ملأوا ما بين المقياس (٤) الى بستان (٥) الخشاب الى بولاق ، ووقف السلطان ونائبه الأمير بيدر وبقية الأمراء قدام دار النحاس ومنع الحجاب من التعرض لطرد العامة ، فبرزت الشوانى واحدة بعد واحدة وقد عمل فى كل شونة برج تحاصر والقتال عليها ملح والنفط يرمى عليها وعدة من النقابين فى أعمال الحيلة فى النقب وما منهم الا من أظهر فى شونته عملا معجبا وصناعة غريبة يفوق بها على صاحبه ، وتقدم ابن موسى الراعى

---

(١) أبو الفدا : المختصر : حوادث عام ٦٩٠ هـ ؛ Franc de Jerusalem, vol. III, P. 755

(٢) Setton : A History of the Crusades, vol. II, P 595.

(٣) المقريزى جـ ٢ ص ١٩٥ .

(٤) المقياس : مقياس النيل فى نهاية جزيرة الروضة .

(٥) بستان الخشاب : مكانه الآن حى جاردن سيتى .

وهو فى مركب نيلية فقرأ قوله تعالى « بسم الله مجريها ومرساها ان ربى لغفور رحيم » ثم تلاها بقراءة قوله تعالى « قل اللهم مالك الملك تؤتى الملك من تشاء » الى آخر الآية . هذا والشوانى تتواصل بمحاربة بعضها بعضا الى أن أذن لصلاة الظهر فمضى السلطان بعساكره عائدا الى القلعة . فأقام الناس بقية يومهم وتلك الليلة على ما هم عليه من اللهو فى اجتماعهم وكان شيئا يجل وصفه وأنفق فيه مال لا يعد بحيث بلغت أجرة المركب فى هذا اليوم ستمائة درهم فما دونها ، وكان الرجل الواحد يؤخذ منه أجرة ركوبه فى المراكب خمسة دراهم ، وحصل لعدة من النواتية أجرة مراكبهم عن سنة فى هذا اليوم ، وكان الخبز يباع اثنا عشر رطلا بدرهم فلكثرة اجتماع الناس بمصر بيع سبعة أرطال بدرهم ، فبلغ خبر الشوانى الى بلاد الفرنج فبعثوا رسلهم بالهدايا يطلبون الصلح » .

لما قضى السلطان خليل على آخر فلول الصليبيين فى عكا سنة ١٢٩٢ م ، قصدت تلك الفلول الى جزيرة ارواد واتخذوها مقرا لهم وبنوا لهم فيها حصونا وأحاطوها بأسوار ضخمة يتحصنون بها من الغزاة . ومن جزيرة ارواد أخذا يشنون غاراتهم الخاطفة على سكان المدن الساحلية ببلاد الشام ، ويقطعون الطريق على السابلة مما هدد أمن وسلامة السكان ، الأمر الذى جعل نائب هذا الساحل يستغيث بالسلطان . وما كاد السلطان الناصر محمد يعلم بأمر هذه الاستغاثة حتى بادر بتجهيز الأسطول المصرى وعين لقيادته أمير البحر سيف الدين كهرداش الزراق المنصورى ، وزود الشوانى بالسلاح والنفط . وأقلعت المراكب من الشواطىء المصرية سنة ١٣٠٢ م / ٧٠٢ هـ وسارت الى ميناء طرابلس حيث انضمت اليها بعض السفن الراسية هناك ، فحاصرت القوات البحرية والبرية جزيرة ارواد وقضت على الصليبيين المقيمين بها قضاء مبرما بعد أن هدم الأسطول المصرى أسوارها وحصنوها بقوة نيرانه ومجانيقه . وامتلك الناصر محمد الجزيرة بعد أن قتل من أهلها نحو ألف وأسر نحو خمسمائة . وقد يكون من المفيد أن ننقل هنا وصف المقريزى [١] للأسطول الذى غزا ارواد . « وفى المحرم سنة ٧٠٢ هـ تنجزت عمارة الشوانى

---

(١) المقريزى : السلوك جـ ١ ص ٩٢٨ ، المقريزى الخطط جـ ٢ ص ١٩٥ .

وجهزت بالمقاتلة والآلات مع الأمير جمال الدين آقوش القارى العلائى والى البهنسا، واجتمع الناس لمشاهدة لعبهم فى البحر ، فركب آقوش فى الشينى الكبير وانحدر تجاه المقياس . وبرزت الشوانى للعب كأنها فى الحرب ، فلعب الأول والثانى والثالث وأعجب الناس بذلك اعجابا زائدا لكثرة ما كان فيها من المقاتلة والنفوط وآلات الحرب . ثم تقدم الرابع وفيه آقوش ثم عاد السلطان والأمراء الى القلعة وانفض الجمع . وبعد ثلاثة أيام أخرج الشينى ندب الأمير سيف الدين كهرداش الزراق المنصورى للسفر عن آقوش القارى فسافر الى طرابلس بالشوانى واستجد منها ستين مقاتلا من المماليك سوى البحرية والمطوعة » .

أما عن النظام الذى اتبعته مصر فى العصر المملوكى مع أسرى الحرب ، فيشهد بصدق على ما كانت عليه مصر من تقدم اجتماعى وانسانى ، فى ذلك الوقت الذى كان الغرب يعامل الأسرى وخاصة المسلمين منهم بوحشية يتبرأ منها وحوش الغابة . فقد جاء فى المقريزى [1] انه عندما تضع الحرب أوزارها تحصى الغنائم والأسرى فكان كل أمير يستولى على غنيمته عدا الأسلحة فانها كانت كلها تؤول الى السلطان ، وليس للجنود أو لقوادهم أن يأخذوا شيئا منها الا باذنه . أما الأسرى فكانوا من نصيب السلطان الذى كان يأخذ منهم ما شاء لنفسه ويأمر بتوزيع ما بقى من النساء والغلمان على الأمراء . أما الرجال فقد كان السلطان لا يتصرف فى أمرهم بشىء الا بعد معرفة مراتبهم ومكانتهم بين أهلهم فمن كان منهم ذو مقام خاص طلبت منه الفدية ، وأخلى سبيله بعد أدائه المبلغ المقرر . أما من كان منهم من العامة ولا ينتظر منه فدية ، فكان يرسل الى معتقلات خاصة بالأسرى أو يوزع على الأمراء . ويتحدث المقريزى عن معاملة السلطان الناصر محمد للأسرى بالحسنى فيقول « ان السلطان الناصر لما عاد الى السلطنة الثالثة ، صار يتحدث بنفسه فى الجليل من الأمور والحقير ، يستجلب خاطر كل أحد صغيرا أو كبيرا ولا سيما حواشيه . فلذلك عظمت حاشية المملكة وأتباع السلطنة وتخولوا فى النعم الجزيلة حتى الخولة والكلابزة والأسرى من الأرمن والفرنج » .

---

(١) الخطط جـ ٢ ص ٣٠١ .

وقد ترتب على استيلاء المسلمين على عكا سنة ١٢٩٢م نتائج بالغة الأهميه بالنسبة لجزيرة قبرص ذلك أنها كانت ، قبل سقوط عكا ، معقلا هاما من معاقل الصليبيين فى الشرق ثم غدت بعد عام ١٢٩٢م المركز الرئيسى للصليبيين فى الشرق الأدنى وأصبح الصراع بين ملوكها وبين سلاطين المماليك مباشرا دون وساطة [١] .

فقد انتهز الملك بطرس الأول لوزجنان[٢] ، فترة عدم الاستقرار التى سادت مصر بسبب صغر السلطان الأشرف زين الدين أبو المعالى شعبان وهاجم مدينة الاسكندرية سنة ١٣٦٥ م فى يوم الجمعة والمسلمون بالمساجد . ولم يلبث أن انتشر الصليبيون فى أرجاء الاسكندرية فاستولى الذعر على الأهالى وفروا تاركين المدينة بما فيها للفرنج حتى ضاقت الأبواب على الفارين لكثرتهم وهلك منهم مئات من شدة الزحام [٣] . وفى وسط تلك الطامة افترص [٤] العربان الفرصة للنهب والسلب فوقع السكندريون بين نارين وتشتتوا فى الحقول والقرى المجاورة للاسكندرية حيث ساءت حالهم بسبب نقص الطعام وعدوان العربان . أما ملك قبرص فيقول النويرى [٥] « انه دخل الاسكندرية باطمئنان (فاستلم الناس بالسيف) أما جنوده فقد نهبوا الحوانيت والفنادق وأحرقوا القصور والخانات ، واعتدوا على النساء والبنات وخربوا المساجد والمدارس وقتلوا كل من صادفوه فى الشوارع والبيوت . ويقول ابن حبيب [٦] انه بلغ من وحشية الصليبيين فى تلك الحملة انهم كانوا يقتلون المرأة بعد أن يذبحوا ابنها على صدرها .

وقد استدل الصليبيون على أماكن الثروة ودور الأغنياء من الفرنجة المقيمين بالثغر الذين دلوهم على الخبايا والمكنونات فنهبوها .

---

(١) سعيد عاشور : قبرص والحروب الصليبية ص ٥٣ .

(٢) Machant: La Prise de l'Alexandrie ou Chronique de roi Pierre Lusiquain, P. 61

(٣) المقريزى : السلوك ج ٤ ص ٣٤٧ .

(٤) النويرى : الإلمام بما جرت به الأحكام ج ١ ص ٣٠٨ (مخطوط) .

(٥) النويرى : ج ١ ص ٣٢٦ ، إلى ٣٣٥ .

(٦) ابن حبيب : درة الأسلاك فى دولة الأتراك ج ٣ ورقة ١٣ب (عن الحركة الصليبية ص ١٢٢٦) .

ويقول المقريزى [1] : وبعد أن أتى الصليبيون على كل ما بالاسكندرية من صامت وناطق أسرعوا بالرحيل عن المدينة خوفا من اقتراب جيش المماليك». والحقيقة انه على الرغم من كثرة الغنائم التى غنمها الصليبيون من الاسكندرية من حملتهم سنة ١٣٦٥ م ، فانها تعتبر حملة فاشلة من حيث انها لم تستطع الاحتفاظ بالثغر ، فهى أشبه ما تكون بغزوات قرصان البحار ، أما عن الملك بطرس فأحسن وصف قيل فيه « انه دخلها لصا وخرج منها لصا »[2] .

لم يستطع المماليك أن يغفروا للقبارصة ما حل بالاسكندرية على أيديهم سنة ١٣٦٥ م وأخذوا يترقبون الفرصة المواتية للانتقام ، فقد أمر يلبغا الخاصكى ببناء المراكب والسفن ، كما أرسل الى الشام يأمر بتشغيل كل من يعرف أن يمسك منشارا فى قطع الأخشاب وبناء السفن ، برسم غزو قبرص[3] . وحانت فرصة الانتقام عندما وردت الأخبار سنة ١٤٢٣ م بأن الفرنج أخذوا مركبين من مراكب المسلمين قرب دمياط فيها بضائع كثيرة وعدة من الناس يزيدون على مائة رجل ، وبأن ملك قبرص (جانوس) استولى على سفينة محملة بالهدايا مرسلة من برسباى الى السلطان مراد العثمانى [4] فأرسل السلطان أشرف برسباى ثلاث حملات لتأديب القبارصة الأولى سنة ١٤٢٤ م كانت حملة استكشافية ، أحرقت عدة سفن للقبارصة وأغارت على ليماسول وأحرقت جانبا من مبانيها ثم عادت الى مصر بعد شهرين ومعها عدد كبير من الأسرى وقدر ضخم من الغنائم [5] .

وكانت الحملة الثانية سنة ١٤٢٥ اتجهت أولا الى بيروت وطرابلس ثم الى قبرص حيث وصلت الى ميناء قرباص على الشاطىء الشمالى الشرقى للجزيرة ومنها سارت حتى وصلت فاماجوستا فى الشرق حيث نزل الفرسان والمشاة الى البر ، وما كاد الخبر يصل الى حاكم المدينة حتى أسرع بارسال سفارة الى قائد الأسطول

---

(١) المقريزى : السلوك جـ ٤ ص ٤٧ .
(٢) النويرى : الإلمام جـ ١ ص ٥١٦ .
(٣) العينى : عقد الجمان جـ ٢٤ ورقة ١٣٩ (مخطوط) عن (الحركة الصليبية ص ١٢٢٨) .
(٤) خليل بن شاهين الظاهرى : زبدة كشف الممالك ص ١٣٨ .
(٥) المقريزى : السلوك جـ ٤ ص ٣٦٣ (مخطوط الحركة الصليبية ص ١٢٢٩) .

يطلب الأمان ويخبره بدخوله فى طاعة السلطان ، ويقول انه مملوك السلطان وان المدينة مدينته ، فأعطاه القائد الأمان بعد أن رفعت راية مصر على المدينة . ومكث المصريون أربعة أيام فى فاماجوستا شنوا فيها الغارات على الضياع المجاورة وأوسعوها نهبا وأسرا وتحريقا ، ثم أقلعوا ناحية الملاحة حيث دارت معـارك بين المسلمين والقبارصة قتل فيها كثير من الفرنج بعد أن حلت بهم الهزيمة . ثم توجه الأسطول الى ليماسول فاستولى على قلعتها وهدم وحرق جزءا كبيرا منها ، كما رفعوا الراية السلطانية على المدينة [1] ، ثم عادوا الى القاهرة .

ولكن السلطان برسـباى لم يقتنع بحملات السلب والنهب والتحريق ، لأنه لا يريد أن يقال عنه كما قيل فى بطرس لوزجنان من انه فعل فعل اللصـوص لا الملوك ، لأن الملوك اذا ملكوا بلدا صمدوا فيه ودافعوا عنه » [2] .

لذلك أرسل برسباى حملة ثالثة ضد قبرص عام ١٤٢٦ م فوصل الأسطول قرب ليماسول فهاجموا المدينة واستولوا عليها ، ثم أخذوا يزحفون الى داخل الجزيرة حيث قابل جانوس ملك قبرص فى خمسة آلاف فارس ، وسبعة آلاف راجل [3] ، ودارت بين الفريقين معركة فاصلة بالقرب من خيروكينا ، انهزم فيها القبارصة هزيمة منكرة وقتل منهم جمع كثير وفر الباقى « وأسنة الرماح تطعن أعضاءهم فصارت كثرتهم قلة وقوتهم ضعفا » وكان من جملة الأسرى جانوس نفسه [4] ثم دخل المصريون العاصمة نيقوسيا فنهبوا جانبا منها ، ثم صلوا الجمعة فى كنيسة المدينة بعد أن أذنوا للصلاة فى أبراجها [5] . فتقدم الأمراء والقسس والرهبان حاملين الانجيل طالبين الأمان ، فأمنهم المصريون ونادوا فى أنحاء الجـزيرة بأن قبرص « صارت من جملة بلاد السلطان الملك الأشرف برسباى » [6] .

---

(١) خليل بن شاهين : زبدة كشف الممالك ص ١٤١ .
(٢) النويرى : الإلمام ج ١ ص ١٦٥ (مخطوط) .
(٣) ابن حجر : أبناء الغمر ج ٢ ص ١١١ .
(٤) المرجع السابق ص ١١٢ .
(٥) ابن حجر : ج ٢ ص ١١٢ .
(٦) العينى : عقد الجمان ج ٢٥ ورقة (٥٨٣) .

وعاد الأسطول الى مصر وهو محمل بالأسرى والغنائم ، فقد بلغ عدد الأسرى أكثر من ثلاثة آلاف أسير على رأسهم ملك قبرص جانوس ، وشقوا القاهرة فى موكب حافل والغنائم على رءوس الحمالين وظهور البغال والأسرى ، وفى ذيل الأسرى سار الملك جانوس ممتطيا (بغلا أعرج) وهو مقيد بالقيود الحديدية (١) ، وعندما وصل الموكب باب القلعة ، أنزل جانوس عن مطيته فكشف رأسه وخر على الأرض فقبلها ثم دخل على السلطان فقبل الأرض مرة أخرى ، وبعد ذلك سجن فى أحد أبراج القلعة (٢) .

وهكذا انتقم المماليك لما حل للاسكندرية على يد القبارصة سنة ١٣٦٥ م ، ولم يفرج عن الملك جانوس الا بعد أن دفع فدية قدرها مائتا ألف دينار ، أما قبرص فقد ظلت تابعة لسلطنة المماليك وأصبح جانوس نائبا عن السلطان فى حكمها ، حتى بعد أن عادت قبرص الى البنادقة فانها استمرت تدفع الجزية المفروضة عليها وترسلها للقاهرة حتى سنة ١٥١٧ م (٣) .

بعد أن طرد الصليبيون الى غير رجعة من بلاد الشام ، انتقلت جيوب لهم فى مراكز ثلاثة ، الأول دولة أرمينية فى قليقية ، أما المركز الثانى ففى قبرص ، والمركز الثالث دولة الفرسان الاسبتارية (٤) فى جزيرة رودس . وقد أخذت هذه المراكز على عاتقها مهمة استئناف محاربة المسلمين سياسيا واقتصاديا وحربيا ، وقد رأينا كيف أخضع الأسطول المصرى دولة لوزجنان بقبرص سنة ١٤٢٦ م ، كما أسقط المماليك مملكة أرمينية سنة ١٣٧٤ م ، وبذلك لم يبق سوى دولة الفرسان الإسبتارية فى رودس . ولما أحس فرسان الاسبتارية بالخطر من نجاح المماليك فى فتح قبرص ، أسرعوا الى تقديم الهدايا الى السلطان بالقاهرة ، وعرضوا عليه عقد معاهدة صداقة وعدم اعتداء ، ولكن ذلك لم يجد مع المماليك فتيلا ، ذلك انهم تأكدوا من أن غارات القراصنة على الشواطىء المصرية التى بدأت عقب الاستيلاء على قبرص سنة ١٤٢٦ م

---

(١) أبو المحاسن : جـ ٦ ص ٦١٢ .

(٢) المقريزى : السلوك جـ ٤ ورقة ٣٧٥ (مخطوط) .

(٣) Stubbs : Seventeen Lectures on the Study of Mid, & Modern History, P. 233.

(٤) Delaville le Roulx : Les Hospitaliers en Terre Sainte et à Chypre, P. 273.

كانت تتخذ من جزيرة رودس قاعدة لها . ومن هذه الغارات ، واحدة اتجهت الى رشيد ودخلت فرع النيل ، وكان عدد سفنها أربعة ، وبعد أن نهبت ودمرت عادت أدراجها مما أثار حنق [1] السلطان جقمق ، وأقسم ليقضين على وكر هؤلاء القراصنة فى جزيرة رودس .

هذا بالاضافة الى أن السلطان مراد الثانى العثمانى لما سمع بمحاولات ضم الاسبتارية فى رودس الى الحلف المسيحى الكبير الذى أوشك أن يتكون فى أوربا لشن حرب صليبية كبرى ضد العثمانيين المسلمين ، قام السلطان العثمانى بتحريض جقمق سلطان مصر على غزو رودس ليشغل الاسبتارية عن الانضمام لذلك الحلف [2] ، هذا بالاضافة الى أن مراد الثانى كان يرى ان من مصلحة بلاده اشتباك مصر ورودس فى صراع يضعفهما .

ولما علم فرسان الاسبتارية بما انتواه سلطان مصر من غزو جزيرتهم أرادوا أن يتعرفوا مدى استعداد الأسطول المصرى ، فأرسلوا سفينتين لكشف أخبار السواحل . وهاجمت السفينتان فى أثناء عملية الكشف سفينة دمياطية ، ثم كرتا عائدتين الى رودس لتبلغا الفرسان أن يستعدوا لاغارة الأسطول المصرى ، فجهزوا ثمانية غلايين وأربعة شوانى وجملة من النقالات مزودة برجالها وباتت رودس على أهبة الدفاع .

وفى سنة ١٤٤٠ م أقلع الأسطول المصرى عن ساحل بولاق وكان يتكون من خمس عشرة سفينة من نوع الغراب ، عليها مائتان من الجند بقيادة الأمير ابن تغرى برمش السلاح دار ، ويونس المحمودى أمير آخور [3] . كما انضم الى تلك القوة ألف متطوع من أهالى القاهرة ودمياط ، ثم اتجه الأسطول المصرى أولا نحو جزيرة قبرص حيث أمده ملكها حنا الثانى بالمؤن ثم توجه الى الغلايا بالساحل الجنوبى لآسيا الصغرى حيث انضم اليه سفينتان وبعض الجنود وما كاد الأسطول المصرى

---

(١) Wiet : L'Egypte Arabe, P 582.

(٢) محمد مصطفى زيادة : المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس .

(٣) أمير آخور : رئيس الاصطبلات والبريد .

يرسو بالقرب من الرأس الرملية بأقصى شمال الجزيرة حتى هاجمه على حين غرة عشر سفن رودسية فاضطرت السفن المصرية الى الابحار فى غسق الليل والرودسيون يتعقبونها . وفى اليوم التالى وقعت بين الفريقين معركة بحرية أخرى غير حاسمة على مقربة من ساحل آسيا الصغرى ، عاد بعدها الأسطول المصرى الى دمياط دون أن يحقق ما عقد عليه من الآمال .

على أن فشل الحملة الأولى لم يثن عزم السلطان جقمق عن اعداد حملة ثانية أشد بأسا وأوفر رجالا ، فأمر باصلاح السفن القديمة وبانشاء سفن جديدة بالغة النفقات ما بلغت . وفى سنة ١٤٤٣ م أقلع الأسطول المصرى من دمياط بقيادة الأمير اينال العلائى وقد ضم ١٫٠٠٠ جندى عدا المتطوعين ، ولكن بمجرد أن وصل الأسطول المصرى الى الشواطىء السورية واذا برياح صرصر عاتية تفرق شمله ، فذهبت بعض سفنه الى بيروت والبعض الآخر لجأ الى طرابلس الى أن اجتمعت كلها قبالة ثغر ليماسول بمياه جزيرة قبرص ، ورجع الأسطول الى مصر بعد أن شتتت الرياح شمل وحداته . فوصل بعضها الى دمياط وبعضها الى الاسكندرية والبعض الآخر الى رشيد ولم يلتئم جمعها الا على ساحل بولاق ، وهكذا باءت الحملة الثانية على رودس بالفشل .

ولم يقنع جقمق بفشل الحملتين السابقتين ، بل أخذ يستعد لحملة ثالثة فعين الأمير تمرباى مقدم الحلقة قائدا للأمور البحرية فى حين عهد الى الأمير اينال الأجرود بالأمور البرية ، وفى عام ١٤٤٤ م صدرت الأوامر السلطانية الى أمراء البحر لاحضار النقالات من الاسكندرية ودمياط لنقل الجند من ساحل بولاق . ورحل الأسطول من دمياط متجها الى طرابلس حيث انضمت اليه بعض القوات السورية وأبحرت جميعها نحو جزيرة رودس ، وبمجرد وصولها حاصرت العاصمة رودى . وهناك أقام الجنود على وجه السرعة آلات الحصار ونصبوا الخيام على مقربة من كنيسة القديس أنطون ، أكبر كنائس الجزيرة فى حين احتل بعضهم احدى الروابى العالية للاشراف منها على تطورات الموقف . وفى تلك الأثناء جاءت نجدة من بعض سفن البرجنديين وكالتولنيا وانضموا الى قوات الرودسيين ، وتقابل الفريقان ودارت بينهما معركة

حامية الوطيس قتل فيها ثلثمائة جندى وجرح خمسمائة ، مما اضطر الأسطول المصرى الى سرعة العودة الى مصر تاركا وراءه المؤن والمتاع والأسرى ، ويقول فى ذلك السخاوى [1] : « انه لم يتم للعسكر قصد ولا رجعوا بطائل ولهذا فترت همتهم عن الجهاد فى تلك المدة لهذه الجهة ولله عاقبة الأمور » .

ومنذ ذلك الحين أخذت العلاقات بين المماليك فى مصر والشام وبين الاسبتارية فى رودس تتأرجح بين الصداقة حينا والعداء أحيانا ، ولم يحجم الاسبتارية فى كثير من الأحيان عن الاغارة على سفن المسلمين كما حدث عام ١٥١٠ م ، فرد عليهم السلطان الغورى بالقبض على جميع رجال الدين فى القدس والفرنجة فى الاسكندرية ودمياط ، وأغلق كنيسة القيامة . ولم يلبث العثمانيون [2] أن استولوا على دولة المماليك سنة ١٥١٧ م كما قضوا على الفرسان الاسبتارية فى رودس سنة ١٥٢٠ م .

وكما دافع الأسطول المصرى عن استقلال الدولة المملوكية فى مصر والشام سياسيا كذلك وقع عليه العبء الأكبر فى الدفاع عن استقلالها الاقتصادى ، ذلك انه لم يكن للسفن القادمة بتجارة الهند والشرق الأقصى الا طريق البحر الأبيض المتوسط ، فكانت البضائع تنقل برا من الخليج الفارسى الى الأسكندرونة ، أو من البحر الأحمر الى الاسكندرية ، ومن هذين الثغرين تنقل بطريق البحر الأبيض المتوسط الى البندقية وجنوه حيث توزع منهما الى باقى أنحاء أوروبا . وبذا أصبحت تجارة الشرق الأقصى والهند تمر لا محالة من أراضى الدولة المملوكية ، سواء أنقلت عن طريق الخليج الفارسى أم عن طريق البحر الأحمر ، فقد كانت مصر والشام خاضعتين لسلطانهم ، فانتفع المماليك بهذه الطرق التجارية أيما انتفاع ، فضربوا المكوس الكبيرة على التجارة الداخلية الى أملاكهم والخارجة منها ، فعاد ذلك عليهم بأرباح باهظة اعتمدوا عليها فى دخلهم القومى . كما ان تجارة الشرق الأقصى عادت بالربح الوفير على ثغرى جنوة والبندقية اللتين اشتهرتا بالملاحة فى البحر الأبيض المتوسط ، ولا سيما الأخيرة منهما فان تجارها نالوا لدى سلاطين المماليك حظوة كبيرة وصلت بهم فى آخر الأمر الى احتكار نقل هذه التجارة العظيمة .

---

(١) السخاوى : التبر المسبوك فى ذيل السلوك ص ٨٧ .

(٢) ابراهيم طرخان : مصر فى عصر دولة المماليك الجراكسة ص ١١٤ .

وقد أثارت الأرباح الطائلة التى اختص بها المصريون والبنادقة من تجارة الشرق الحقد والحسد فى الممالك الأوربية مما دفعهم الى التفكير فى ايجاد طريق آخر لهذه التجارة ، وقد ساعدهم على ذلك النهضة العلمية التى وصلت أوربا بعد فتح مدينة القسطنطينية . وكان أول من فكر فى ايجاد طريق آخر البرتغال عندما تولى عرشها الملك هنرى الشهير بهنرى الملاح (Henri le Navigateur) الذى رأى أن يصل الهند عن طريق غرب أفريقية بدلا من شرقها ، فأرسل لهذا الغرض بعوثا بحرية الواحدة تلو الأخرى حتى استطاع الملاح البرتغالى الشهير برثلوميودياز (Barthélemy Diaz) أن يصل الى جنوب أفريقية حتى وصل الى خليج (الاجوا) وأطلق عليه اسم « رأس الزوابع » لهول ما لقيه فى السير حوله . وتابعت الأسبان حركة الاستكشافات العظيمة التى بدأت فى عهد الملك هنرى الملاح فقد اكتشف خريستوف كولمب (Christophe Colomb) بفضل مساعدة ملك الاسبان له ، جزائر الهند الغربية وفى عهد الملك ايمانويل البرتغالى واصل الملاح العظيم فاسكو دى جاما (Vasco de Gama) بمساعدة البحار العربى القدير (ابن ماجد) مواصلة اكتشافات برثلوميودياز فوصل الى رأس الزوابع وسماه تفاؤلا « رأس الرجاء الصالح » وبعد أن كابد مصاعب جمة فى السير حوله لشدة الرياح الشرقية ، استطاع التغلب عليه بفضل خبرة دليله البحار العربى ابن ماجد ، الذى كان يسترشد بكتاب (رهمانى) الذى وضعه البحارة العرب الأول فى علم البحار ، ليصل الى الساحل الشرقى لأفريقية ومنه الى الهند ويصف هايد [1] (Heyd) ، رحلة فاسكودى جاما الى الهند فيقول : وهبط (ملندة) حيث أخذ ما يلزمه من الزاد واستصحب معه بحارا عربيا يدعى (أحمد بن ماجد) دله على الطريق الى « قليقوت » (Calicut) فوصل اليها فاسكودى جاما بهداية هذا الدليل فى ثلاثة وعشرين يوما فى ثلاث مسماريات [2] بعد انقطاع موسم الهند [3] . ولم يرحب به فى بادىء الأمر ملكها

---

(١) Heyd W : Histoire du Commerce du Levant au Moyen-Age, P. 157.

(٢) المسمارية : اسم للسفينة التى تستعمل فيها المسامير لربط ألواحها (المخصص لابن سيده ، د، زى (Dozy) (أما السفن المستعملة فى بحر الهند فتربط ألواحها بالألياف ويطلق عليها كلمة (Jonque) هوو اللفظ الذى استعمله ابن بطوطة فعربه إلى « جنك » وجمعه « أجناك ») .

(٣) نسبة إلى الرياح الموسمية التى تهب على الهند والتى يسميها الإفرنج (Mousson) نقلا عن العربية.

الملقب بالسامرى (Le Zamorin) بل زاد فى تنفيره منه تجار العرب فى تلك الجهات اذ أفهموه ان البرتغال ليسوا الا لصوص بحر لا عمل لهم الا السلب والنهب فى البحار .

وبعد أن وصلت البرتغال الى هذا الكشف العظيم بدأت ترسل الأساطيل لاستخلاص تجارة الشرق من أيدى الأسطول المصرى وتحويلها عن الطريق القديم الى طريق رأس الرجاء الصالح المكتشف حديثا . ففى سنة ١٥٠٠ م أرسل الملك ايمانويل تجريدة بحرية ، خرجت من لشبونة بقيادة الأميرال كابرال (Cabral) الى رأس الزوابع . فتحطم هناك بعض سفنها وتحطم البعض الآخر فى المحيط الهندى ، ولم يصل الى قليقوت سوى ست مسماريات نزل منها البرتغال وتحرشوا بالتجار المصريين الذين كانت لهم مكانة ممتازة عند أهل تلك البلاد فحدثت اضطرابات وقلاقل ، أمر على أثرها الأميرال كابرال سفنه بضرب مدينة ملبار بالمدافع يومين كاملين موجها قنابله ونيران مدافعه بصفة خاصة الى السفن التجارية المصرية حتى أغرقها بمن فيها من نساء وأطفال وأقلع عائدا الى بلاده محملا بالغنائم والأسلاب . كذلك أرسل البرتغال سنة ٩٠٤ هـ / ١٤٩٨ م القائد فرنسوا دالميدا (François d'Almeida) كما جاء فى كتاب « حقائق البحار »[1] بالأساطيل والرجال وأخضعوا كجرات وسواحل الدكن وجزيرة هرمز الواقعة فى فم خليج العجم وأخذت سفنهم تمخر فيما بين البصرة وعدن وتتعدى على كل سفائن مصر والعرب التجارية وتنهبها وتستولى عليها وبذلك انقطع طريق التجارة بين الهند ومصر خصوصا بعد بنائهم قلعة فوتا فى ساحل دكن .

ولم تكتف البرتغال بهذا القدر من الانتصارات ولكنها صممت على القضاء على طريق تجارة الشرق القديم قضاء مبرما ، فأرسلت أسطولا بقيادة فاسكودى جاما سنة ١٥٠٣ مكونا من عشرين مسمارية ونيف ، رسا به عند جزيرة سقطرى (Socotora) عند باب المندب لمنع دخول الأسطول المصرى من بحر الهند ، ولصد السفن التجارية القادمة من الهند الى الموانىء المصرية . وقد تمكنت وحدات الأسطول البرتغالى

---

(١) إسماعيل سرهنك : حقائق الأخبار عن دول البحار ص ٣٥ جـ ٢ .

من مهاجمة سفينة مصرية قادمة من البحر الأحمر محملة بالبضائع فأسرتها واستولت على ما فيها ، ثم اتجه الأسطول بعد ذلك الى بلاد الملبار ، فالتقى هناك ببعض وحدات الأسطول المصرى التجارى ، العائد الى ميناء السويس بعد شحنها (بالأفاوية) من الهند ، فنهب ما فيها من البضائع وأسر بحارتها وأغرقها وكان بينها مركبان للسلطان قنصوة الغورى [1] . ومنذ ذلك الحين تتابع وصول الأساطيل البرتغالية التجارية الى الهند حتى استقرت للبرتغال السيطرة التجارية فى تلك البلاد والسيادة على ما يكتنفها من البحار ، وانحرفت التجارة الدولية عن مصر واتجهت الى البرتغال وبذلك تحول مجرى تجارة الشرق الأقصى من مصر والشام والبحر الأبيض المتوسط الى المحيط الأطلسى حول شواطىء القارة الأفريقية [2] .

وقد جاء فى تاريخ اليمن [3] وصنعاء « ان السلطان (مظفر شاه) ملك كجرات والسلطان (عامر) ملك اليمن أرسلا الى قنصوة الغورى يطلبان منه المساعدة فأرسل الغورى سنة ٩١٣ هـ خمسين سفينة حربية وجيوشا وافرة تحت قيادة الأمير (حسين الكردى) أحد أمراء مصر لمطاردة سفن البرتغال التى كان يقودها ألفونسو الميدا . وبعد وقائع عادت سفن مصر بعد أن فقدت جملة سفاين ، ثم التزم الأمير حسين بالعودة مارا على جدة وصادر عدة من تجارتها وأظهر لأهلها القسوة والظلم وأخذ منهم أموالا طائلة ليعوض بها على نفسه ما أضاعه أمام سفن البرتغال ، عامله الله بما يستحقه » .

وازاء خطر البرتغال الداهم اتحد السلطان قنصوة الغورى سرا مع البنادقة ومع السامرى ملك (قليقوت) على أن يعملوا معا على انتزاع السيادة من البرتغال ، ويقول سرهنك فى هذا الصدد « وروى بعض المؤرخين ان البنادقة كانوا يساعدون بسفنهم السفن المصرية فى هذه الغزوة البحرية لأن تحويل البرتغال لتجارة الهند

---

(١) أحمد زكى باشا : صفحة من تاريخ التجارة المصرية (مجلة المقتطف عدد نوفمبر سنة ١٩١٧ ص ٤٤٨) .

(٢) عمر السكندرى : وسليم حسن ، تاريخ مصر من الفتح العثمانى ص ٦٨ .

(٣) الحاج أحمد راشد بك : تاريخ اليمن وصنعاء ص ١١٩ .

عن طريق رأس عشم الخير (رأس الرجاء الصالح) أضر بهم ضررا بليغا لاشتغال مراكبهم التجارية بنقل تجارة الهند الى ثغر السويس وبعد أن تحمل الى الاسكندرية تحملها سفنهم أيضا الى أوروبا . ولهذا فانهم أعدوا أسطولا عظيما فى السويس واتحدوا مع أساطيل قنصوة فى تلك الحروب وحفروا عند المكان المسمى عيون موسى مجارى لتوصيل المياه العذبة الى حوض بنوه هناك على ساحل البحر الأحمر لتزود سفنهم بالماء منه » . ويصف سرهنك تلك المجارى التى حفرها البنادقة فيقول « ولا تزال آثار تلك الأعمال باقية فى تلك الجهة للآن (أى أواخر القرن التاسع عشر[1]) » .

نخلص من الأخبار السابقة الى أن الأسطول المصرى كان فى ذاك الوقت أقوى قوة بحرية ضاربة فى العالم ، ولذا فقد لجأت اليه دول العالم الشرقى والغربى تستنجد ضد قوة البرتغال الناشئة وغيرها من القوى المعادية ، ولا أدل على ذلك من استنجاد الأمير كركود[2] أخى السلطان سليم الأول ابن السلطان بايزيد خان طالبا مساعدته على أخيه ، فأمده السلطان الغورى بأسطول مكون من عشرين سفينة حربية « تساعده على نزع السلطنة من يد أخيه ، وقد تلاقى هذا الأسطول مع أساطيل العثمانيين بسواحل سوريا وبعد واقعة انهزمت السفن المصرية ووقع غالبها فى قبضة المراكب العثمانية » ويضيف سرهنك « وفى رواية أخرى ، انه أصاب سفن الغورى زوبعة شديدة بددت معظمها فاستولى الأسطول العثمانى على ما بقى منها » .

كذلك استنجد السلطان عامر سلطان اليمن بالغورى ، عندما وصله خبر وصول (١٨) سفينة برتغالية الى عدن واستولت عليها ، ثم ارتدوا عنها خائبين ، لينقذ أميرها ، ولكنهم قصدوا (مخا) والحديدة وفتكوها بأهلهما ثم احتلوا جزيرة قمران (قرب ساحل شرق أفريقيا) وقتلوا جميع حاميتها وأهالى البلد ثم أقلعوا منها وقصدوا زيلع فأحرقوا مدينتها وعادوا ثانية الى عدن وحاربوها الا أنهم لم ينالوا

---

(١) حقائق الأخبار عن دول البحار ص ٣٥ .

(٢) المرجع السابق ص ٣٦ .

منها . فأرسل له السلطان الغورى أسطولا بقيادة الأمير حسين الكردى وتلاقى مع أسطول البرتغال الذى كان يحاصر عدن ، فحاربه وانتصر عليه وأجلاه عنها .

وقد بلغ من كراهية البرتغال للمصريين ، أن ذهب قائد أسطولهم المدعو الفونسو البنوكرك (Albuquerque) الى نجاشى الحبشة للاستعانة به ضد المصريين ، ويقول ابن اياس [1] فى ذلك : « وخابره فى أمر تحويل مصب النيل الى البحر الأحمر ليميت بلاد مصر لشدة كراهية البرتغال للمصريين ، وكان يظن ذلك من الأمور السهلة ولكنه لم ينجح وضايقته الأساطيل المصرية واحتلت جزيرة قمران » [2] .

وقد كان لهذه الاستفزازات وغيرها من أعمال الغزو على البلاد الشرقية ، التى تشبه أعمال القرصنة من جانب الأسطول البرتغالى أسوأ الأثر عند السلطان الغورى فبادر بانشاء أربعة أغربة حربية فى دار صناعة بولاق ولما تم اعدادها حملها على ظهر الابل مفككة قطعا قطعا الى ثغور الطور ، وهناك تولى العمال تركيبها وانزالها فى البحر كطليعة للأسطول المصرى الذى انتوى السلطان ارساله الى الهند لمنازلة البرتغاليين فى تلك المياه النائية [3] . ولما رأى السلطان ان أمر بناء الأسطول سيطول نظرا لما وصل اليه البرتغاليون من تثبيت مراكزهم فى بلاد الهند بذل سعيه لدى السلطان بايزيد العثمانى ولدى جمهورية البندقية ، أصحاب المصالح المشتركة للحصول على ما افتقرت اليه مصر من الأخشاب والآلات والعدد الحربية والرجال الخبيرين باطلاق المدافع فى سبيل قهر البرتغاليين واستئصال شأفتهم من تلك البلاد ، حتى يعود طريق التجارة الشرقية القديم . كما أصدر السلطان الغورى أمره الى أسطوله الراسى بميناء جدة بالاستعداد للقتال ، فقام به أمير البحار حسين الكردى وما زال يجد السير ويجوب البحار حتى وصل الى ساحل ملبار فى أواخر سنة ١٥٠٧ م فألقى مراسيه عند بندر ديو (Diu) من أعمال كجرات (Guzerate) وكان أسطوله يتكون من ثلاثة عشر سفينة ، منها ست أغربة وغليون واحد وست

---

(١) ابن إياس جـ ٢ ص ١٩٣ .

(٢) حقائق الأخبار عن دول البحار ص ٣٦ جـ ٢ .

(٣) ابن إياس جـ ٢ ص ١٩٦ .

سفائن كبيرة . واجتمع بسلطان كجرات يومئذ وهو خليل مظفر شاه فأكرم وفادته وأمر عامله على بندر ديو وهو الملك اياس بأن يكون هو وسفنه تحت تصرف أمير البحار المصرى .

وهناك دارت بين الأسطولين المصرى والبرتغالى موقعة حاسمة ، كانت فصل الخطاب بينهما ، فقد ذهب الأمير حسين الكردى يبحث عن الأسطول البرتغالى ، حتى التقى به أمام مدينة جو (Goa) على ساحل المليبار ، وكان قائده نجل والى الهند البرتغالى لورنزو دالميدا (Lorenzo d'Almeida) فانقض عليه الأمير حسين وانتصر عليه انتصارا حاسما وقبض على سفينة القائد بعد أن قتل قائدها ، ويقول ابن اياس « ورجع الأمير حسين تخفق على هامته وعلى صوارى أسطوله المصرى رايات الظفر وأعلام النصر فأقام بميناء ديو عدة شهور حتى انقضى فصل الأمطار وأرسل اليه السامرى من ساحل المليبار أربعين غرابا صغارا لتكون فى خدمته [1] . ويضيف سرهنك « وبينما كان الأسطول المصرى يجوب البحار فى تلك المنطقة ، اذا بالأسطول البرتغالى المكون من تسع عشرة قطعة بقيادة فرانشسكو دالميدا يداهمه بغتة ، ويأخذه على غرة فى مياه ديو فانبرى له الأسطول المصرى ، ووقعت بين الفريقين معركة بحرية هائلة عرفت باسم موقعة ديو سنة ١٥٠٩ م (٩١٥ هـ) انجلت عن انتصار الأسطول البرتغالى الذى استولى على الأسطول المصرى وطاح بالبعض الآخر فانهزم الأمير حسين ولكنه لم يقع فى قبضة الأعداء ، اذ تمكن من العودة الى مصر مع فلول أسطوله » [2] .

لم يقنع السلطان الغورى بهذه الهزيمة بل صمم فى عناد مرير على ارسال حملة ثانية للأخذ بالثأر من البرتغاليين، لذلك فقد واصل العمل ليل نهار حتى جهز أسطولا مؤلفا من اثنين وعشرين غرابا كبيرا وغليونين ، وتولى قيادتها أمير البحار سليمان الرومى العثمانى ، الذى أرسله السلطان بايزيد والأمير حسين الكردى ، وبعثهما الى المحيط الهندى للأخذ بالثأر من الأسطول البرتغالى غير انه وقع بين الأميرين من

---

(١) ابن إياس جـ ٢ ص ١٩٦ ، سرهنك جـ ٢ ص ٣٦ .

(٢) حقائق الأخبار عن دول البحار جـ ٢ ص ٣٦ .

الشحناء والنزاع ما أدى بهما الى الافتراق ، فانفرد الأمير حسين بوحدات الأسطول المصرى ، فوصل الى جدة سنة ١٥١١ ، وبنى فيها حصونا وأبراجا . « ومن هناك أقلع الأسطول المصرى قاصدا بلاد الهند ، فلما وصل سواحل اليمن نزل بجزيرة كمران وجعلها قاعدة بحرية لأسطوله ، ثم سار الى بندر عدن فبلغها سنة ١٥١٦ م ، ونازل أسطولا برتغاليا بقيادة الفونسو البوكرك وألحق به الهزيمة » [١] .

ولم يستطع السلطان الغورى هذه المرة اعادة الكرة ، فقد شغل بالدفاع عن ملكه وأهمل أمر الأسطول فقد جاء السلطان سليم الأول للاستيلاء على [٢] الديار المصرية . وقد انتهز البرتغال هذه الفرصة للانقضاض على ما تبقى من وحدات الأسطول المصرى فى البحر الأحمر ، وكان الأسطول البرتغالى من ثمانية وعشرين [٣] غرابا ، وتقابل مع الأسطول المصرى عند جده ، فتصدى لهم الأمير سليمان الرومى ببقايا أسطول مصر حتى ردهم عنها خاسرين ، ورد الأسطول البرتغالى مدحورا الى بحار الهند ، وهكذا أصبحت مياه البحر الأحمر تحت سيادة الأسطول المصرى دون منازع بينما أصبح الأسطول البرتغالى صاحب السيادة فى مياه المحيط الهندى [٤] .

---

(١) الشيخ زين الدين : تحفة المجاهدين فى بعض أحوال البرتغاليين ص ١٩٧ (طبع لشبونة) .
(٢) عمر السكندرى وسليم حسن : تاريخ مصر من الفتح العثمانى ص ٧٣ .
(٣) سرهنك جـ ٢ ص ٣٦ .
(٤) ابن إياس جـ ٢ ص ١٩٧ .

البحرية في العصر العثماني

ولما استولى العثمانيون على مصر أهمل أمر الأسطول ، فقد نقل السلطان سليم الأول ضمن من نقلهم قسرا الى القسطنطينية أمهر الصناع فى بنـاء السفن حتى اضطرت دور الصناعة المصرية الى اغلاق أبوابها فانحط شـأن الأسطول وسرح بحارته [1] . ويقول سرهنك « انه بعد عودة السلطان سليم الى القسطنطينية أخذ خير الدين بك والى مصر العثمانى بمساعدة خير بك أمير الأمراء فى اصلاح المراكب الموجودة فى النيل . ولم يكن لمصر فى ذلك الوقت أغربة فى البحر الأحمر ، لأن مراكب الغورى كانت قد انقرضت وضاع معظمها فى حين حجز الأمراء المصريون ما بقى منها على شواطىء اليمن تحت قيادة الأمـير سـليمان الرومى . لذلك رأى والى مصر سنة ١٥١٩ م / ٩٢٥ هـ لما أتته الأخبار من مكة بأن أربعين مركبا من مراكب الفرنج يعيثون فى البحر الأحمر قبالة جدة ويقطعون على التجارة السبل ، انه ليست لديه قوة بحرية يرسلها الى هنالك ، فأنفذ جماعة من المماليك الشراكسة بلغ عددهم ثلثمائة

---

(١) الخطط التوفيقية جـ ١٢ ص ٦٩ .

برا صحبه الحجاج يقيمــون بجدة خــوفا من أن يطرقها بعض الفرنج على حين غفــلة » [1] .

عند ذلك لم يجــد خير الدين بك مندوحة من الاهتمام بأمر الأسطول ، فأمر بتشييد السفن فى دار صــناعة بولاق ، وعرض سنة ١٥٢٠ م / ٩٢٦ هـ المراكب والأغربة التى أنشأها ولعبت قدامه فى البحر وانشرح من ذلك [2] .

ولما تولى السلطان سليمان القانونى بعد وفاة سليم الأول ، اهتم بأمر الثغور المصرية فرتب نظاما مخصوصا لادارة السواحل المصرية والأمور البحرية فيها ، وعين ثلاثة قبودانات لمصر أحدهم لثغر دمياط ، والثــانى لثغر السويس ، والثالث لثغر الاسكندرية يسمى كل منهم قبودان بك وجعل تعيينهم وتغيرهم يتعلق رأسا بارادته السلطانية ، لأن أحوال البحار وعبث أساطيل الفرنج فيها ، جعل الدولة تهتم فى ذلك الوقت اهتماما زائدا بأمر الثغــور الثلاثة المذكورة على اعتبار انها أبواب القطر المصرى وقتئذ . فكانت الدولة ترسل حاميتها رأسا من الآستانة تحت قيادة القبودانات المذكورين ، وتمدها كل ســنة بما يلزمها من الذخائر الحربية ، ولم يكن هؤلاء القبودانات يعتبرون أنفسهم من الجيوش المصرية باعتبــار اقامتهم فى تلك الثغور المصرية وبما يستولونه عليه من المرتبات من الخزينة المصرية ، ولم يكن تحت قيادة هؤلاء القبودانات أغربة حربية ما عدا قبودان السويس [3] .

وفى عــام ١٥٢٠ أمر أمير الأمراء خيرى بك والى مصر ، ناظر الدشيشة [4] (تنم) بتشييد مركب كبير بدار صناعة بولاق بالجزيرة الوسطى ، وقد بلغ طوله مائة وعشرين ذراعا وكان مزودا بفرن وطاحون وصهريج للمياه العذبة ، ومقــاعد واسطبل للخيل ، فلما تم صنعه ركب اليها ملك الأمراء ، فتفرج عليه ثم فك الأمير (تنم) أخشابه وأرسلها على ظهور الابل الى الطور [5] .

---

(١) حقائق الأخبار فى دول البحار جـ ٢ ص ٣٧ .
(٢) ابن إياس : بدائع الزهور فى وقائع الدهور جـ ٣ ص ٢١٤ .
(٣) سرهنك : جـ ٢ ص ٣٧ .
(٤) الدشيشة الكبرى : وقف يرجع إلى عهد السلطان قايتباى .
(٥) على مبارك : الخطط التوفيقية جـ ١٢ ص ٧٠ .

وقد بلغ من اهتمام أمير الأمراء بالأسطول المصرى سنة ١٥٢١ م / ٩٢٧ هـ انه كان يتوجه بنفسه الى بولاق ، « وكشف على المراكب التى عمروها هناك فأنزلوها الى البحر قدامه ثم عـاد الى القلعة وصار يتردد عـلى دار الصناعة حتى اطمأن باله » (١) ويقول ابن اياس « انه حضرت مراكب من الأغربة التى كان قد عمرها ملك الأمراء وأرسلها صحبة الأروام والمغاربة البحارة فلما دخلوا الى البحر الملح وجدوا جماعة من الفرنج يعيثون فى سواحل البحر ، يعنى السواحل المصرية فأوقعوا بهم وقاتلوهم ، فانكسر الفرنج وقبضوا عليهم ، وأسروهم واستولوا على مراكبهم فوجدوا فيها بضائع وجوخا وأصنافا فاخرة فأخذوا جميع ما كان فيها وقبضوا على من كان فيها من الفرنج ووضعوهم فى الحديد وأرسلوهم الى ملك الأمراء » (٢) .

وفى أواخر تلك السنة جهز ملك الأمراء الأغربة المصرية وشحنها بالرجال وأرسلها الى محاربة مراكب الافرنج التى عادت تعيث فى السواحل المصرية ويقبضون على المسافرين ، فتصدى لهم الأسطول المصرى وأسدى اليهم ضربة قاضية واستولوا على بضائع بنحو خمسين ألف دينار وقبضوا عـلى الفرنج وأحاطوا بما معهم من البضـائع (٣) .

ويقول سرهنك : « انه فى عام ١٥٢٢ تزايد شر الفرنج على سواحل البحر الهندى حتى بطلت التجارة تقريبا ، فأخبر الوالى دار الخلافة ، وكان اهتمام خير الدين باشا بأمر البحرية المصرية يفوق الوصف ، لأنه كان لا يفتر عن التوجه فى أغلب الأوقات الى بولاق للتفتيش على المراكب الأغربة التى كان يبنيها ويعمرها هناك ، ويستعرضها قدامه فى البحر ذهابا وايابا وهو ينظر اليها والنفوظ تشتعل ، فأحبته الأمة لاهتمامه بشـئونها أيضـا وبقى خـير الدين باشـا فى نشاطه هـذا الى أن أدركته الوفاة سنة ٩٢٨ هـ » (٤) . ويضيف سرهنك « انه فى عام ٩٤٤ هـ / ١٥٣٨ م استغاث بهادر حاكم كجرات من بلاد الهند بالسلطان سليمان القانونى لتعديات أسـاطيل

(١) سرهنك : جـ ٢ ص ٣٨ .
(٢) ابن إياس : جـ ٣ ص ٢٧٤ .
(٣) ابن إياس : جـ ٢ ص ٣٧ .
(٤) حقائق الأخبار عن دول البحار جـ ٢ ص ٣٨ .

البرتغال على بلاده قائلا : انها مستمرة على العبث بالسواحل الهندية دائبة السطو على كل سفينة لمنع المواصلات التجارية التى كان بينها وبين الديار المصرية » فأصدر السلطان أوامره الى سليمان باشا الخادم والى مصر ، وكان السلطان يثق به كثيرا ، بتجهيز دونانمة فى البحر الأحمر لتسير صحبة الجنود العثمانية الى بحر الهند . فجهز سليمان الخادم أسطولا مصريا مكونا من ستين غرابا وثلاثين سفينة وزودها بالمدافع والأدوات الحربية فى زمن وجيز . ثم أقلع بها من ثغر السويس ومر فى ذهابه بعدن وقتل أميرها عامر بن داود وستة نفر من أصحابه ، ونصب عليها أحد ضباطه المسمى بهرام بك وترك معه بعض الجنود والمدافع ثم أقلع الى الهند ، والتحم مع البرتغاليين فى المياه الهندية فى موقعة عظيمة قريبة من ديو ، كان النصر فيها حليف البرتغاليين ، على الرغم مما بذله سليمان الخادم من الجهد العظيم ولم يتمكن من طرد البرتغال عن تلك الأطراف ، فعاد الى عدن ومنها الى (مخا) وخلع والى اليمن ونصب مكانه مصطفى بك نائب غزة سابقا ثم عاد الى مصر .

وقد وصف الأميرال لاجرافير[1] (La Graviere) هذه الحملة فقال « فى سنة ١٥٣٨ م اقترب سليمان باشا من الشاطىء الهندى وأنزل من معه من الجنود اليكچرية والمدافع . وبدأ بالاستيلاء على حصون البرتغال الأمامية بعد عدة مناوشات ، ثم أمر بالهجوم على حصن ديو ، فرده البرتغال بقوة ، وفقد فى تلك المعركة أربعمائة من رجاله . وبينما كان يستعد لهجوم آخر بلغه خبر مجىء الدونانمة البرتغالية ، فأنزل جنوده الى السفن فى الحال وترك للأعداء مدافعه ، ثم سار نحو ساحل كجرات ، وكانت الرياح تعاكسه الى أن وصل الى مدخل خليج كوتسن ومن هناك أقلع الى عدن ومنها الى مخا ثم وصل مدينة السويس سنة ١٥٣٩ . وقد روى أسير من أهالى البندقية رافق سليمان باشا فى تلك السفرة ، المخاطر التى تعترض الملاحة فى البحر الأحمر فقال : ان الصخور فى الممر الواقع بين شواطىء بلاد العرب وسلسلة الصخور ، ، كثيرة بحيث يستحيل على أى ملاح كان مدربا أن يعرفها

---

(١) La Gravière : Doria et Barberousse, P. 252.

جميعها ، ولذلك كان القلاووز [١] ، يجلس عند البروة [٢] ويصبح علـى الدوام قائلا : « أوسة وبوجى »[٣] . وقد عادت تجريدة سليمان باشا البحرية بنتائج مهمة فى البحر الأحمر ، وان كانت لم تأت بالفائدة المطلوبة فى بلاد الهند ، ذلك انه استولى على عدن وطرد أميرها ابن داود لاتهامه بموالاة البرتغال ، وأسس حكومة جـديدة ببلاد اليمن ، وجلب معه من بلاد الهند (١٤٦) أسيرا ، بعضهم هنود والبعض الآخر من البرتغال ، وقد قتلهم جميعا قبل أن يصل الى السويس وأرسـل رءوسهم الى القسطنطينية [٤] .

وفى سنة ١٥٥١ م / ٩٥٨ هـ صدرت أوامر الباب العالى الى والى مصر بتوجيه الأسطول المصرى ثانية الى مياه الهند واستخلاص عدن التى شق أهلها عصا الطاعة واتفقوا مع البرتغاليين ، ويقول فى ذلك سرهنك [٥] « وكان أهلها خلعوا رداء الطاعة واتفقوا مع البرتغال وسلموهم قلعتهم ، وهزموا الحامية المصرية التى كان سليمان باشا الخادم تركها هناك فبعد أن تجهزت السفائن وشحنت بالمهمات والأدوات الحربية عينت الدولة (بيرى رئيس) [٦] وهو من مشاهير الملاحين ، قائدا عاما عليها ، وأقلع بها من السويس واستخلص قلعة ومدينة عدن من يد الأعداء بعد عدة وقائع وعاد ظافرا . وفى عام ١٥٥٢ م / ٩٥٩ هـ [٧] أقلع ثانية بأسطول مكون من ثلاثين سفينة بين غراب

---

(١) القلاووز : هو الدليل الذى يعرف عند الأوربيين باسم (Pilot) وهو الدليل الذى تأخذه السفن عند دخول الموانى أو عند مرورها على السواحل الخطرة أو المضايق الصعبة . ويكون القلاووز عادة من العارفين بفنون الملاحة لتسيير السفن والواقفين على تأثير الرياح ومجارى الميـاه والتيارات والمطلعين على العلوم الفلكية وغيرها .

(٢) البروة : مقدم السفينة .

(٣) أوسه وبوجى : أى ضع السفينة فوق الريح أو تحته .

(٤) La Graviere, P. 253.

(٥) حقائق الأخبار عن دول البحار جـ ٢ ص ٤٠ .

(٦) بيرى رئيس : من أشهر قبودانات العثمانيين الذين اكتسبوا شهرة عظيمة فى عصر السلطان سليمان القانونى عين سنة ٩٥٩ هـ قبودانا بالبحرية المصرية وقاد أسطول السويس المكون من ٣١ سفينة ووصل به حتى خليج البصرة (الفارسى) وقد ألف أطلسا فى جغرافية البحر الأبيض المتوسط ، بين فيه ما كانت عليه البحرية العثمانية فى ذلك الوقت .

(٧) La Gravière, P. 253.

وشانية وقصد السواحل اليمنية وساهم فى اخضاع الثائرين بها ثم خرج الى المحيط الهندى واستولى على مساقط وأغار على جـزيرة هرمز ، ودوخ البرتغال فى تلك الأطراف ، ثم واصل سيره الى البصرة حيث تعقبه البرتغاليون مما اضطره الى ترك جميع سفنه الواهية بها وعاد بثلاثة منها تحمل الغنائم الى مصر . وفى أثناء عودته غرقت احدى السفن أمام بلاد البحرين من ساحل العرب ثم عـاد الى السويس بسفينتين فقط ، ولما بلغ مسامع الحضرة الشاهنامية خبر هذه الخسائر أمرت باعدام القبـودان بيرى فنفـذ الأمر فيه بالقـاهرة ، وأرسلت الغنـائم التى جلبها الى دار السعادة[1] . وقد عين السلطان بعده (مراد رئيس)[2] لقيادة أسطول السويس وأرسلت معه ما يلزم للسفن الراسية فى ميناء البصرة ، وبعد أن نظم سفن الأسطول بها ترك للمحافظة عليها سفينتين حربيتين وخمسة أغربة وأقلع بالبـاقى يقصـد السويس . وكان أسطوله يتكون من ١٧ سفينة فلم يصادفه فى طريقه موانع حتى وصل معبر هرمز وهناك قابل أسطولا جسيما للبرتغال يمخر فى تلك المياه كأنه ينتظر الدونتما العثمانية ، فالتزم مراد رئيس أن ينازله ودارت رحى الحـرب بين الطرفين ، خرجا منها بخسائر فادحة واستشهد من الأسطول العثمانى سليمان رئيس قبودان سفينة القائد مراد رئيس وعدد كبير من بحارة الأسطول ، ولأن بعض السفن أصابها تلف عظيم التزم مراد رئيس أن يعود ثانية الى ميناء البصرة ، حيث تلقى نبأ عزله وتعيين سيد على قبودان محله » [3] .

وقد بادر القبودان سيد على سنة ١٥٥٢ الى السفر الى البصرة وجهز السفن الراسية هناك ولما أتم اعدادها أقلع بها وتقابل وهو فى طريقه الى مصر بأسـطول البرتغال ، ودارت بينهما معركة بالقرب من مساقط ، وعلى الرغم من تفوق الأسطول البرتغالى عليه فى العدد اذ كانت عدد سفنه ثلاثة أمثال سفن الأسطول المصرى ، فقد

---

(١) سرهنك : هامش ج ٢ ص ٤١ .

(٢) مراد رئيس : أصله من أهالى فاس بالمغرب الأقصى ألحق بالبحرية العثمانية وكان معدوداً فى زمن السلطان سليمان القانونى من مشاهير أمراء البحرية العثمانية توفى عام ١٦٠٢ بجزيرة رودس ودفن فيها .

(٣) حقائق الأخبار فى دول البحار ص ٤٢ .

انتصر الأخير عليه انتصارا عظيما . « ثم تقدم يقصد السويس وفى أثناء سيره هبت عليه زوبعة شديدة اضطرته لأن يتبع مجرى الريح لعدم قدرته على مقاومتها بتلك السفن التى تخرب معظمها من كثرة الحروب الى أن ألقته الرياح أخيرا على سواحل الهند فغرق منه بعض السفن . ولما خافت طوائف السفن الباقية من شدة الأرياح والأمواج التزم بالوقوف على ساحل كجرات وأخرج منها الطوائف الباقية وجرد السفن من آلاتها وسلمها هى والسفن الى محافظ قلعتها ثم عاد برا هو ومن بقى معه من الملاحين وعددهم خمسون ، مارا ببلاد بلوخستان والعجم حتى وصل الى الآستانة بعد أن تكبد من المشقات ما لا يوصف »[1] .

وقد بلغ من حرص سلاطين الدولة العثمانية بالأسطول المصرى واهتمامهم بأمره أن خصصوا له أوجاقين[2] من الأوجاقات السبعة[3] التى تتكون منها الحامية العثمانية ، وهما أوجاق متفرقة[4] وأوجاق عزبان[5] . وكان من أهم أعمال أوجاق متفرقة حفظ القلاع التى تحيط بمصر مثل قلاع الاسكندرية ورشيد والبرلس ودمياط والعريش والطور وأسوان وأبريم . ولكل من هذه القلاع طوائف من المتفرقة المشاة والفرسان والطوبجية مع جماعة من الطبالين ونافخى البورى والمعماريين والنجارين . وكذلك يعنى الأوجاق بجمع البارود اللازم للأسطول والذى يرسل جانب منه الى السلطان فى القسطنطينية .

أما أوجاق عزبان فقد كان لرجاله عدة اختصاصات فمنهم بحارة ترسانة الاسكندرية والسويس ، وكان من رجاله أمير البحرين وهو المشرف على ساحلى بولاق ومصر القديمة فيما يتعلق بالسفن والضرائب المفروضة على الغلال الواردة على هذين الساحلين .

وقد أخذت قوة البحرية المصرية تفقد الكثير من نشاطها وقوتها فى النصف الثانى

---

(١) سرهنك جـ ٢ ص ٤٢ .
(٢) أوجاق : كلمة تركية بمعنى الموقد واستعملت بمعنى فرقة من العسكر .
(٣) تاريخ مصر فى العهد العثمانى : حسن عثمان ص ٢٥٥ (المجمل فى تاريخ مصر) .
(٤) متفرقة فى الأصل التركى تدل على أنهم كانوا نوعا من الإقطاعات .
(٥) عزبان هم من رجال البحرية من حملة البنادق .

من القرن الثامن عشر لضعف الدولة العثمانية من جهة ولاشتغال ولاة الدولة العثمانية فى الاضطرابات والأحداث الداخلية التى أوجدتها طوائف الجنود المتنافرة من جهة أخرى . فمن ذلك ان الجنود صاروا يحمون التجار والمزارعين والملاحين ليقاسموهم الأرباح ويمنعوهم من أداء حقوق الدولة التى كان يعتمد عليها الولاة فى الانفاق على الأسطول وتعزيز القوات البحرية ، أما القلاقل والاضطرابات فقد أدت الى اهمال الصناعة فعز وجود العمال المتخصصون فى صناعة السفن ، حتى ان السلطان كان يرسل من عنده « السفائن تارة لنقل مال خراج مصر الى الآستانة ، وتارة لحراسة المراكب التجارية التى تنقل اليها البضائع والحاصلات والذخائر » .

وقد استمر الحال على ذلك الى عهد السلطان الغازى عبد الحميد خان الأول ، ويقول سرهنك [1] : « وفى أيامه تمرد كل من مراد بك وابراهيم بك وأظهر العصيان للأوامر السلطانية ومنعا الخراج جملة سنين وأكثر من ظلم العباد ، فأرسل السلطان القبودان حسن باشا الجزائرى ببعض السفن الحربية ونقل بها قدر كاف من الجيوش العثمانية سنة ١٢٠٠ هـ / ١٧٧٤ م . فلما وصل الى ثغر الاسكندرية وقع الرعب فى قلوب الأميرين المذكورين وأرادا التخلص مما وقعا فيه فأرسلا جملة هدايا الى القبودان مع جماعة من العلماء ، منهم الشيخ أحمد العروسى والشيخ محمد الحريرى وغيرهما ولما قابلوه عرضوا عليه امتثال الأوامر وطاعتهم للخليفة . وكان ذلك حيلة من الأمراء المصريين حتى يتأهبوا ، فلم تنطل هذه الحيلة على القبودان وانتقل بمراكبه الى رشيد ، ودخل النيل وتقابل مع جموع الأمراء بجوار قرية العلويين بمركز فوه بمديرية الغربية ، فحاربهم وبدد شملهم ، وقد أقام حسن باشا أربع سنوات بجهات الصعيد ثم عاد الى مصر بعد أن هدأت الأحوال ، وشرع فى تشييد ترسانة بالجيزة وأنشأ بها سفائن أميرية وانتخب لها قليونجية من النصارى الأروام ، وجعل عليهم رئيسا منهم يدعى نيقولا وجعل له نفوذا عظيما وحيثية » .

وفى عهد السلطان سليم خان الثالث ازدادت أهمية البحرية المصرية بما أدخل عليها من الاصلاحات وعناية السلطان بالأسطول وتعزيزه بالسفن الكبيرة التى أمر

---

(١) حقائق الأخبار فى دول البحار ص ٤٣ ج ٢ .

بتشييدها كالغلايين والفراقيط والشهدية وغير ذلك ، وخصص بعضها لحماية الثغور وأرسل بعضها الى مياه الاسكندرية تحت قيادة ادريس بك قبودان السفينة المسماة عقاب بحرى ، الذى رفض أن يرفع العلم الفرنسى عندما جاء نابليون لغزو البلاد المصرية ورجع الى الآستانة .

ولم تقتصر جهود الأسطول المصرى ابان الحكم العثمانى على الحروب فى البحر الأحمر والمحيط الهندى فحسب ، بل انه اشترك فى حروب البحر الأبيض المتوسط للدفاع عن الدولة العثمانية نفسها وممتلكاتها فى أوروبا وجزر البحر الأبيض . فقد اشترك الأسطول المصرى فى الحرب التى شنها الصدر الأعظم أحمد كوبريللى على جزيرة كريت . وقد أبلى الأسطول المصرى فى تلك الحرب بلاء حسنا انتهى بانتصار العثمانيين وانتزاع كريت من أيدى البنادقة عام ١٦٦٩ م . كذلك اشترك الأسطول المصرى فى الحروب الطاحنة التى استمرت فترة طويلة بين الدولة العثمانية وبين النمسا فى النصف الثانى من القرن السابع عشر ، فقد ذهبت بعض وحداته الى رودس وأخرى الى أدرنة وثالثة الى القسطنطينية ورابعة الى سالونيكا وخامسة الى بلغراد . كما ساهم الأسطول المصرى بنصيب كبير فى الحرب الروسية التركية التى وقعت فى عهد الملكة كاترين الثانية فى النصف الثانى من القرن الثامن عشر وقد وصل بعض سفنه الى رومانيا .

الباب الثالث

السفن والمراكب في العصور القديمة

لقد أنشأ المسلمون السفن والشـواني وشحنوها بالرجال والسلاح وأمطوها العساكر والمقاتلة لغزو ما وراء البحر وسموا مجموع السفن أسطولا وهو لفظ يوناني معرب .

ويقتضينا البحث عن فن بناء السفن في العصر الاسلامي ، أي في العصـور الوسطى أن تتناول هذا الموضوع منذ أقدم العصور ، ذلك ان التطور في هـذا الميدان سار سيرا بطيئا ، بل ان ما لدينا من آثار مادية تكاد تقطع بأنه لم يكن هناك تطوير أو تغيير جوهري في بناء سفن العصور الوسطى عما كانت عليه في العصور القديمة . هذا بالاضافة الى أن أسماء كثير من السفن التي استعملت في العصر الاسلامي ، يرجع الى عصور قديمة بل أن بعضها مأخوذ من لغات قديمة مثـل الفرعونية أو اليونانية أو الرومانية أو الآشورية وما اليها . لذلك كان من الضروري بحث موضوع السفن والمراكب التي تكونت منها الأساطيل الاسلامية منذ البداية.

أما عن معلوماتنا عن فن بناء السفن في العصور القديمة فقد استقيناه من مصادر ثلاثة :

المصدر الأول : هو الآثار المادية القليلة التى عثر عليها علماء الآثار فى الحفائر وترجع الى تلك العصور ، مثل السفن وأحواض بناء السفن .

أما المصدر الثانى : فهو ما جاء فى المراجع التاريخية والمخطوطات الأثرية .

والمصدر الثالث : هو الرسوم التى وجدت على التحف والآثار التى عثر عليها والمعاصرة لتلك العهود .

ويعتبر المصدر الأول أهم المصادر جميعها ولكن للأسف فان ما عثر عليه حتى الآن من السفن قليل جدا ولا يمكن الاعتماد عليه فى اعطاء أحكام عامة فى موضوع له قيمته وخطره ، كموضوع البحرية ، فبالاضافة الى أن ركوب البحار كان من أهم الوسائل لوصل وربط الشعوب بعضها البعض ، فهى كذلك من أهم الطرق التجارية . ولعل أهم اكتشاف عثر عليه حتى الآن ، هو الكشف عن المراكب الجنائزية التى عثر عليها سنة ١٩٥٤ بجوار أهرام الجيزة ، فقد أعطتنا هذه السفينة فكرة واضحة عن نوع من المراكب الملكية فى عصر الدولة القديمة .

كذلك عثر بعض عمال الحفر فى مدينة بيريه (Peir) بينما كانوا يقومون بحفر أساس احدى العمائر سنة ١٨٣٤ م ، اذ بهم يجدون مجرى مياه كسيت جدرانه ببلاطات من الرخام عليها كتابات ، عبارة عن قائمة جرد الموجودات باحدى الترسانات الأثينية التى ترجع الى سنة ٣٧٣ ق . م وأخرى الى سنة ٣٢٣ ق . م ، وقد طبعت هذه الكتابات المنقوشة فى (Corpus Inscriptionum Atticarum, vol. II, Nos. 789-812) وقد أعطانا حوض بناء السفن هذا الذى يرجع الى القرن الرابع قبل الميلاد فكرة واضحة عن أبعاد ونسب السفن التى بنيت فيه فى ذلك العهد ، كما أعطانا شكل السفن وما تحتويه من رءوس حيوانية مثل الكباش وما اليها أو رءوس آدميـــة ، ونوع المرســـاة (الهلب) ولكنها لم تعنا على معرفة أجـــزاء أو قطع السفينة نفسها .

كذلك عثرنا على بعض نماذج ولكنها غير واضحة حتى يمكن الاستفادة منها ، فمثلا لم نستطع معرفة نموذج السفينة التى أرساها (Lysander) فى دلفى (Delphi)

والتى يصفها بلوتارك فيقول ، انها سفينة حربية ذات ثلاث صفوف من المجاديف ، وان طولها يبلغ ثلاثة أقدام ، وانها مصنوعة من العاج والذهب [1] .

أما عن المصدر الثانى وهو ما كتبه المؤرخون ، فيجب أن يؤخذ بحذر ، لأنه يعتمد أساسا على قوة ملاحظة المؤرخ ، ومعرفته ودرايته بالفنون والموضوعات التى يكتب فيها .

ولما كان من المستحيل أن يلم مؤرخ بجميع فروع العلم والمعرفة ، لذلك فان ما يكتبه عن الموضوعات التى يجهلها أو التى لا يلم بها المأما تاما تكون قليلة القيمة بل مضللة فى كثير من الأحيان ، لأنه يترك لنفسه حرية استعمال خياله فى رسم صورة جميلة توافق مزاجه الخاص ، أو قد يستعمل من المحسنات اللغوية من تشبيهات واستعارات ما تضيع فى ثناياها المعلومات والأوصاف الدقيقة التى تحتاج الى الأسلوب العلمى البسيط الخالى من الزخرفة . فمن ذلك ما ورد فى كتب الأدب اليونانى القديم المليئة بالمبالغة والخيال ، فنجد مثلا أهل أثينا يصفون سفنا عجيبة هائلة ، ترجع الى القرن الثامن والسابع قبل الميلاد ، بأساليب وعبارات خاصة بعصرهم (القرن الخامس قبل الميلاد) وتقاليدهم ولغتهم . ولكن الكتاب أخذوا يرددونها رغم غرابتها وعدم تمثيلها للواقع الحالى ، فقد أخذ كل من بلوتارك (Plutarch) ولوسيون (Lucian) يرددان فى كتاباتهما وصف الشراع المعروف باسم الـ (Akatian) اكتيان على الرغم من أن هذا النوع من الأشرعة كان قد اختفى تماما قبل عصرهما بعدة قرون . أما السبب الذى دعاهما الى استعمال كلمة ووصف الشراع (Akatian) هو وروده فى أقوال الكاتب (Eipieuros) المأثورة .

أما المصدر الثالث وهو الصور التى رسمت على التحف والآثار ، فهو أكثر أهمية من المصادر التاريخية ، اذ ان مجال الخيال فيه محدود وأكثر واقعية ، ومع ذلك فلا يمكن الاعتماد عليه مالم يكن المصور بحارا أو له دراية بعلم البحار وبناء السفن ، لأنه فى كثير من الأحيان يهمل رسم أشياء على جانب عظيم من الأهمية

---

(1) Plutarch, Lysander, P. 18-20.

بالنسبة لتركيب السفينة أو قد يبالغ فى رسم بعض أجزاء قليلة الأهمية ، أو قد يزخرف هيكل السفينة لكى يعطى المنظر قيمة جمالية يتطلبها فن التصوير (انظر شكل ٧ و ٨) . فقد وجد رسم كثير من نماذج السفن على الزهريات والأوانى الخزفية والمعدنية ، وعلى العملة والأحجار الكريمة ، كما وجدت مرسومة بالفرسكو والفسيفساء بل على الرق والبردى والمنسوجات . على أن مثل هذه الرسوم لا يمكن اعتبارها نماذج كاملة للسفن ، لأن الفنان القديم عندما عالج رسم موضوع كبير مثل رسم سفينة على تحف صغيرة أو فى مساحات ضيقة ، فانه عنى بابراز وتوضيح المميزات والمعالم الهامة لها ، دون التفاصيل بحيث يناسب المساحة التى سترسم فيها الصورة .

هذا بالاضافة الى أن الاختلاف فى الأداء بين فن وآخر ، اذ أن فنى النحت والتصوير لهما طريقة خاصة فى التعبير تختلف عن غيرهما من الفنون التشكيلية الأخرى .

هذا الى أن اختلاف التعبير عن الفن من عصر الى عصر ، كالطريقة المثالية والواقعية عند اليونانيين القدماء ثم الطريقة الرمزية التى تخضع لتقاليد دينية معينة عند شعوب الشرق القدماء مثل المصريين والفرس والهنود والصينيين ، ثم الطريقة الكلاسيكية فى العصور الوسطى فى أوروبا ، ثم الطريقة التجريدية عند الأقباط والتحويرية عند المسلمين فى العصور الوسطى ثم الرومانسية فى القرن الثامن عشر ، ثم المدارس والمذاهب الجديدة التى ظهرت فى العصر الحديث من تأثيرية وتعبيرية وسريالية ودادية وما اليها ، كل هذا جعل هذه الرسوم التى نجدها على التحف الأثرية أشبه ما تكون بالرسوم الكاريكاتورية منها بالرسوم التى تسجل الواقع كما هو . فمثلا رسم المصورون القدماء الشراع المربع ، على شكل مثلث قاعدته الى أسفل ورأسه الى أعلى السارى ، وذلك حتى لا يأخذ مساحة كبيرة من المكان المتروك لرسم السفينة كلها . كذلك كثيرا ما يضيف الفنان ، بوحى من وطنيته أو رغبة فى اظهار عظمة عصره ، أطوالا وأبعادا أخرى الى طول السفينة ، ولكن غاب عنه أن اضافة مثل هذه الأطوال والأبعاد تتطلب منه اضافة أجزاء أخرى ضرورية

لتقوية صلب وهيكل السفينة ، وهكذا نرى أن مثل هذه الرسوم ليست ذات أهمية كبيرة فى بعض الأحيان ، وانها يجب أن تؤخذ بحذر .

ويعتبر العصر الفرعونى من أغنى العصور التاريخية بالنسبة لموضوع المراكب والسفن فقد أمدنا بالمصادر الأساسية الثلاثة ، فترك لنا آثارا مادية لمراكب متعددة الأشكال والأنواع ، كما أورد تاريخا مفصلا للمراكب مسجلا على أوراق البردى ، وفى النصوص المنقوشة على جدران المعابد ، أما عن رسوم السفن فان الفنان المصرى لم يترك معبدا أو مقبرة دون أن ينقش عليها رسما لسفينة أو مركب ، بالرسم والحفر والتجسيم .

فقد كانت المركب عنصرا جوهريا فى عقيدة المصرى الدينية ، ذلك انه اعتقد ان (رع) اله الشمس يعبر السماء من الشرق الى الغرب فى قارب أطلق عليه اسم « معنـدجت » (انظر لوحة رقم (٦) (أ)) واعتقـد ذلك أن آلهة مختلفين كانوا يصحبون (رع) فى قاربه كنوتية له ، وحين يصل الاله الى الأفق الغربى كان ينتقل من قارب النهار الى « قارب السماء » ، وأطلق المصرى عليه اسم « مسكتت » ثم يتابع بعد ذلك رحلته الى العالم السفلى فتنقشع عنه الظلمة ، ويصل فى آخر الأمر الى الشرق عند مطلع النهار التالى . وهكذا نرى أن الملاحة واستعمال المراكب والسفن لعبت دورا هاما فى حياة المصرى القديم ، اليومية منذ أقدم العصور ، بل لقد تأثرت تأثيرا واضحا فى دياناته ، فقد رأى المصرى فى السماء صورة مماثلة لأرض الوطن ، فيها نيل سماوى تجرى على صفحته المراكب ، التى ينتقـل بها الآلهـة من مكان الى آخـر تمـاما كما يحـدث على الأرض .

وليس من شك فى أن النيل العظيم كان الوسيلة الأولى التى اعتمد عليها المصرى القديم فى تنقلاته بين جنوب الوادى وشماله ، بل لقد بقيت الملاحة هى السبيل الأهم للنقل والسفر طوال العصور القديمة حتى أن المصرى أطلق على رحلاته التى كان يقوم بها سواء على اليابسة أو على الماء ، تعبيرين استوحاهما من السفر

على صفحة النيل ، فكان يقول « أبحرت ضد التيار » اذا اتجه جنوبا « أبحرت مع التيار » اذا اتجه شمالا [1] .

على أن المصرى القديم لم يقصر المركب على اله الشمس وحده ، بل لقد منح كل اله من آلهته مركبا خاصا به ، ونجد هذا ممثلا أحسن تمثيل فى صورة الدائرة الفلكيــة (Zodiac) المرسومة فى سقف معبد دندرة [2] ، فهى تمثل صفحة السماء بآلهتها ولكل قاربه ينتقل فيه بين أبراجها . كذلك كان من الطقوس التى يقوم بها المصرى فى الأعياد الدينية أن يحمل آلهته فى مراكب طويلة يطوف بها أرجاء المعبد ثم يخرج بها الى المدينة ، وكان يضع كل تمثال من هذه التماثيل فى ناووس خشبى يتوسط قاربا صغيرا تفنن فى زخرفته ونقشه [3] انظر لوحة رقم ((٦) (ب)).

ويتضح من الرسم الذى وجد لقارب فى متون الأهرام وفى النماذج الخشبية المتعددة التى عثر عليها ، والتى تمثل هذا القارب ، انه التزم أسلوبا معينا فى شكله وطريقة بنائه ، لم يختلف مطلقا طوال العصور المصرية القديمة ، ويقول الدكتور عبد المنعم أبو بكر « نستطيع أن نؤكد أن القارب الشمسى كان يحوى دائما دفة واحدة وكان خلوا من المجاديف الجانبية التى تدفعه نحو الأمام ، ومعنى ذلك انه كان دائما يربط الى عدة قوارب أخرى تسحبه من ورائها على صفحة الماء » .

أما أسلوب بنائه فقد جعله قاربا ممتدا مع ضيق فى مساحته الداخلية ، مقدمته ترتفع الى أعلى وتنتهى بقمة تكاد تكون مربعة تتدلى منها ستارة اما من الحصير المجدول أو من خيوط متعددة منظوم بها خرز من القاشانى (انظر لوحة رقم ٦ (جـ)). وتتميز المؤخرة ببروز ينحنى أولا الى الداخل ثم لا يلبث أن يمتد فى استقامة الى الخارج ، وتقوم فى وسط القارب قوائم خشبية تعلوها رموز مختلفة ترمز الى نواح دينية معقدة توارثها المصريون أقدم العصور .

---

(١) عبد المنعم أبو بكر ص ١٩ .

(٢) ابراهيم نصحى ص ١٦٧ .

(٣) عبد المنعم أبو بكر ص ٢٢ .

أما المراكب الجنائزية للملك خوفو [1] ، التى عثرت عليها مصلحة الآثار المصرية سنة ١٩٥٤ ، ففيما يلى وصفها كما أثبته السيد أحمد يوسف (رئيس قسم الترميم بمصلحة الآثار) ، وكما سجله الدكتور عبد المنعم أبو بكر : « يصل مركب خوفو [2] الجنائزى فى طوله (٤٣) مترا وعرضه عند الوسط (٨) أمتار ، ومقدمته ترتفع فى استقامة تنتهى بزهرة بردى فى حين تنتهى مؤخرته التى تتجه الى الداخل بحلية على هيئة زهرة البردى أيضا . وكان المركب مزودا عند المؤخرة (بكابين) يتكون من حجرتين الأولى صغيرة وتتلوها حجرة متسعة ، وهناك ثلاثة أبواب ، أحدهما استعمل كمدخل للحجرة الصغيرة والثانى أقيم فى الحاجز بين الحجرتين ، والثالث استعمل كباب للخروج الى مؤخرة المركب . أما المقدمة فقد زودت بمظلة طويلة يبلغ طولها (١٥) مترا وقد عثر على قوائمها الخشبية فى حالة

---

(١) قامت مصلحة الآثار بإزالة الرمال العالية التى تراكمت على الجزء الأسفل من الجانب الجنوبى للهرم الأكبر ، ولما وصل العمال فى تنظيفهم لهذه المنطقة إلى سطح المصطبة عثروا فى مايو سنة ١٩٥٤ على حفرتين طويلتين تمتدان من الشرق إلى الغرب يغطى كلا منهما سقف يتكون من (٢١) كتلة حجرية ضخمة ، ووقع الاختيار على فتح الحفرة الشرقية ، أما الغربية فهى باقية لم تمس . والحفرة عبارة عن مستطيل طوله (٣١٫١٥) متر ، وعرضه (٢٫٦٠) متر وعمقه (٣٫٥٠) متر . والحفرة مسقوفة بكتل ضخمة من الحجر الجيرى الأبيض طول الواحدة منها (٤٫٥) متر وعرضها (٨٠) سم وارتفاعها (١٫٨٠) متر . وتزن الواحدة منها (١٨) طناً ، وترتكز على بروز فى الصخر يبلغ عرضه أكثر من (٣٠) سم ويمتد على طول الجانبين الشمالى والجنوبى للحفرة وعلى عمق من السطح يبلغ (١٫٨٠) متر . والتصقت هذه الكتل الحجرية الواحدة منها بالأخرى بواسطة طبقة ملاطية سميكة . ثم سكبوا بعد ذلك مادة سائلة من الجبس المختلط بالماء فوق هذه الطبقة الملاطية وذلك لسد الفراغ مهما كان صغيراً ، وهكذا أصبحت الحفرة بما تحتويه مغلقة إغلاقاً محكماً أبعد كل عوامل التحلل عن الخشب وأبقاه سليماً فى حالته الطبيعية منذ سنة ٢٨٠٠ ق.م أى منذ ما يقرب من خمسين قرناً .

Ahmad Youssof : The lifing up of the wooden parts of the Giza boat

(٢) كان المركب مفككاً تكدست أجزاؤه الخشبية التى كانت مرتبة ترتيباً مقصوداً بحيث وضع كل جزء منها ملاصقاً لما يتصل به من أجزاء أخرى فى بناء المركب ، وتكدست هذه بعضها فوق بعض فى تنسيق جدير بالإعجاب بحيث ملأت فراغ الحفرة طولا وعرضاً وعمقاً من ناحية وبحيث بدت فى شكلها العام كمركب . بلغت أجزاء المركب أكثر من (٦٠٠) جزء بلغت بعضها وخاصة تلك التى تكون الجانبين فى طولها أكثر من (٢٣) متر وتزن الواحدة منها أكثر من طنين ، وقطعت كل منها من شجرة واحدة . واستعمل فى بنائها غالباً شجر الأرز الذى استورده المصريون القدماء من لبنان ، إلا أن بعض أجزاء هذا المركب صنع من أخشاب محلية مثل السنط والجميز ، وهى الأجزاء الداخلية كأرضية الحجرات وسقفها .

(المراكب الجنائزية للملك خوفو ص ١٩) .

جيدة [1] . ويحتوى المركب على عشرة مجاديف ضخمة لتحريكه على الماء . هذا عدا الدقة ، ولم يعثر على رمز واحد من الرموز الدينية المختلفة التى تتوسط مراكب الشمس .

ويضيف عبد المنعم أبو بكر فيقول « ان مصلحة الآثار منذ ٣٥ عاما كشفت عن ثلاث حفر لمراكب أخرى الى الشرق من هذا الهرم ، وبذلك يكون خوفو قد زود نفسه بخمسة مراكب كما أن البحث الأثرى حول هرم خفرع أدى الى العثور على خمسة مراكب له ، نقرت مآويها فى الصخر الى الشرق من الهرم . ثم يستأنف حديثه عن المراكب الجنائزية فيقول « حقيقة اننا لم نعثر بعد على أى مركب للملك (سنفرو) والد خوفو أول ملوك الأسرة الرابعة ولكن هذا لا يعنى أنه لم يتزود بالمراكب ولعلها لا تزال مطمورة فى الرمال بالقرب من أحد هرميه بمنطقة دهشور » .

أما عن الدوافع التى حتمت على المصرى تزويد المقابر الملكية بخمسة مراكب جنائزية ، فهى اعتباره المعارك التى خاضها الملك مينا ، ليصبح ملكا على الشمال ومراحلها المختلفة أشبه بمراسيم ضرورية تكون جزءا من مراسيم التتويج ، وأصبح لزاما على كل ملك أن يزور أهم هذه الدويلات ويتلقى من آلهتها حقوق الجلوس على عرش الفراعنة ، وهذه المدن هى : — هليوبوليس ، التى وردت فى التوراة باسم (أون) أقدم عاصمة للقطر المصرى ومركز عبادة اله الشمس ، ثم مدينة سايس ، وتقوم أطلالها الآن عند مدينة صا الحجر ، التى كانت مراكز لعبادة الالهه (نايت) حامية مصر السفلى . وبعد ذلك مدينة (بوطو) وموقعها الآن جنوب بحيرة البرلس ، عند تل الفراعنة ، وهى المركز الذى خرج منه الملوك الذين وحدوا البلاد للمرة الأولى فى عصر فجر التاريخ ، ومن ثم فقد اعتبرت هذه المدينة عاصمة تقليدية للدلتا وأحيطت بقدسية كبيرة طوال العصر الفرعونى . وهكذا نرى أن الملك كان يحتاج الى ثلاثة مراكب ليحج بها الى هذه العواصم الثلاث المهمة ، أما المركب الرابع فكان يحتاج اليه ليؤدى فيه طقوس التتويج التى يتحتم أن تقام فى مركب

---

(١) عبد المنعم أبو بكر : المراكب الجنائزية للملك خوفو (ص ١٩) مجلة السياحة العدد ٢٥ يناير سنة ١٩٥٩ .

كبير يرسو الى الشاطىء بالقرب من العاصمة . أما المركب الخامس فقد كان يستعمل فى نقل جثمان الملك المحنط من العاصمة منف الى المقبرة الملكية بمنطقة الجيزة .

أما عن بلاد اليونان فقد كان لتكوينها الطبيعى وموقعها الجغرافى أثر كبير فى اعتمادها على البحر ، ومن ثم فقد كانت السفينة ضرورة لا يمكن الاستغناء عنها، وبذلك تمرس اليونانيون فى ركوب البحر منذ أقدم العصور وتثقفوا بثقافته . وقد وجدنا فى بلاد اليونان مجموعة من الصور والرسوم لسفن ومراكب كبيرة وصغيرة ترجع الى العصر الحديدى معظمها مرسوم على زهريات خزفية ، بالأسلوب المعروف (بالأسلوب الاغريقى الهندسى) . والواقع أن هذه الرسوم والصور لها أهميـة خاصة ، اذ أنها تطابق الوصف الذى أعطاه هوميروس [1] للسفينة الحربية ، اذ قال انها عبارة عن مركب طويلة ورفيعة وخفيفة حتى يسهل على بحارتها جرها وسحبها الى الشاطىء (انظر شكل ٨) ، ولا يزيد عدد بحارتها عن خمسين بحـارا ، ولا يستعمل الا فى فصل الصيف ، ويضيف ان مثل هذه السفن كثيرا ما تتحطم عندما يرتطم بعضها ببعض . وكانت السفينة التى وصفها هومر مزودة بصار يمكن انزاله الى مقدم السفينة وبذلك يكون ما يشبه المظلة أو الخيمة ، وفى هذه الحالة لا يستعمل الشراع المربع الا اذا كانت الرياح فى اتجاه السفينة ، أما مؤخرة السفينة فقد صمم مرتفعا حتى يحميها من أمواج البحر . وكانت السفن تسير بواسطة أربع دفات كل واحد منها مركب على ربع من السفينة ، أما وسط السفينة فكان ضحلا ، وكانت المجاديف ترتكز على قضيب من الحديد مثبت على جانبى السفينة . ولما تطور فن بناء السفن فى القرن الخامس قبل الميلاد وجدنا أن رسوم السفن والمراكب على الزهريات قد أصبح يحتوى على جوانب مرتفعة وبها فتحات خاصة ترتكز وتتحرك فيها المجاديف (شكل ٧) .

وعند دراسة تفاصيل أجزاء تلك السفن دراسة علمية فنية دقيقة وجدت متناقضات كثيرة بين ما هو واضح فى الرسم والصورة ، وبين ما جاء فى شرحها ووصفها فى

---

(١) Lethbridge, T.C. Shipbuilding, vol. III, P. 563

كتب الأدب والتاريخ وذلك بالنسبة لطريقة التجديف فى تلك السفن ، فمثلا نجد بعض الاصـــطلاحات مثـــل [1] : (bireme & Trirem & Quinquereme) وقد فسرها البعض على أنها سفن ذات صفين أو ثلاث أو خمسة من المجاديف ، بينما يقول البعض الآخر أن هذه الاصطلاحات ترمز الى تعدد البحارة الذين يستعملون المجداف الواحد ، وهو بذلك يشبه الاصطلاح الحديث [2] . (double-banked) الذى يعنى أن المجداف الواحد يستعمله بحاران . ويستشهد الفريق الثانى بما نراه فى السفن الحديثة المستعملة فى غرب أوروبا التى يصل عدد البحارة الذين يستعملون مجدافا واحدا فيها الى خمسة . وكذلك نرى فى السفن البرتغالية التى ما تزال تستعمل حتى الآن والتى تعرف باســـم (Saveiro) ان عدد البحارة الذين يستعملون مجدافا واحدا يصل الى تسعة وعشرة .

وبعد أن استعرضنا الرأيين المتناقضين السابقين ، وبعد الاطلاع على الصور والرسوم نخلص الى الرأى التالى وهو أن الاصطلاح : (bireme, Trireme, quin quereme) انما يعنى تعـــدد البحارة وليس تعـــدد المجـــاديف . وذلك اعتمادا على الآتى :

أولا ـــ اننا نجد فى رسم جوانب السفن صفا واحدا من الفتحات ، فى كل فتحة مجداف واحد ولو تعددت المجاديف لتعددت صفوف الفتحات ، هذا ولا تسمح الفتحة الا بمجداف واحد .

ثانيا ـــ ان الرأى القائل باستعمال المجداف بحار واحد يصبح غير معقول ، اذا عرفنا أن طول ووزن المجداف الواحد المستعمل فى السفن التى يطلق عليها اسم (quinquereme) فوق طاقة احتمال أى فرد بشرى .

---

(١) Lethbridge : Vol. II, P. 565.

(٢) Charles Singer : History of Technology, vol II, P. 565.

وفى العصر البطلمى ظهر اصطلاح جديد هو (Cataphract) [1] ومعناه السفينة التى يستعمل المجداف الواحد فيها تسعة من البحارة ، كما أن هذا الاصطلاح كان يعنى كذلك الفارس ذا الدرع والسلاح الثقيل ، أى أنه يعنى السفينة المسلحة ، ومن المرجح أن تكون السفينة [2] (Cataphract) تحتــوى على جانبين سميكين يحميانها من التحطيم اذا ما ارتطمت بسفينة أخرى . كما انهما يحميان البحــارة القائمين بعملية التجديف ، وفى نفس الوقت تســـمح بعمل ظهر للسفينة يقى المجدفين من الأخطار ، ويسمح لباقى البحارة بسهولة الحركة وأداء أعمالهم التى لا تقل فى الأهميــة عن عملية التجديف بالنسبة لسير السفينة . وكان لانتصار (Antigonus) انتحونى باستعماله هذا النوع من السفن الحربية فى موقعة كوس (Cos) سنة ٢٥٨ ق . م أثر كبير فى ذيوع صيتها وشهرتها [3] .

وفى منتصف القرن الثالث قبل الميلاد وجد نوعان متميزان من السفن الحربية ، النوع الأول خفيف وكان يعرف باسم جالى الخفيف (light Galley) والثــانى ثقيل وكان يعرف باسم جاليون الثقل (Heavy Galleon) [4] .

ويمكن أن نستخلص من قصص هومر ، أن السفن التجارية كانت تستخدم الشراع فقط أما السفن الحربية فكانت تستخدم المجاديف ، وفى الحقيقة أن هذا رأى منطقى ومعقول اذ أنه يوفر على السفن التجارية أجور العدد الكبير من البحارة الذين يقومون بعملية التجديف وبذلك تقل الأجور الاضافية على السلعة مما يساعد على رواجها . ومن أحسن الأمثلة لذلك حطام السفينة التجارية التى عثر عليها [5] سنة ١٩٥٤ غارقة بجوار جزيرة بالقرب من مدينة مرسليا وترجع الى العصر الاغريقى ، ويبلغ طولها (١٠٠٠) قدم ومغلفة بالقصدير . وكانت السفينة مخصصة لنقــل

---

(١) Lagraviere : La Marine des Anciens, P 19

(٢) Cecil Torr : Ancient Ships, P. 23.

(٣) Tarn : W.W. : Hellenic Millitary & Naval Developments, P. 37.

(٤) Farrière, Claud : Navires, P. 17.

(٥) L. C. Lethbridge : Vol. II, P. 569.

البضائع ، فقد عثر فيها على جرار خمر وخزف مستورد من جزيرة رودس ترجع الى سنة ٢٥٠ ق.م . كما أن تغليف هيكل السفن بالقصدير معروف فى القرن الثالث قبل الميلاد عند الرومان .

وفى العصور القديمة لم تكن السفن الحربية الثقيلة هى التى تفوز بالنصر دائما بل كانت السفن الخفيفة السريعة الحركة هى المنتصرة فى بعض الأحيان ، كما حدث فى موقعة اكتيوم سنة ٣١ ق.م التى دارت رحاها بين الأسطول المصرى المكون من السفن المعروفة باسم (Cataphract) كتافراكت الثقيلة الوزن والذى كان يتولى قيادته أنطونيو وكليوباترة ، وبين الأسطول الرومانى المكون من سفن الجالى الخفيفة (Light Gallery) والذى يتولى قيادته اكتافيوس [١] .

وعندما ظهر القرصان الكسكسون فى البحار الشمالية ، بدأ الاستغناء عن السفن الحربية الكبيرة ذات الحركة البطيئة ، وحل محلها السفن الصغيرة السريعة الحركة التى تعمل بالبترول . أما بالنسبة للسفن التجارية التى تبحر فى البحر الأحمر والمحيط الهندى ، فقد كان الوضع يختلف تماما ، ذلك أن أعمال القرصنة كانت قاصرة على البحار الشمالية والبحر الأبيض المتوسط . وكان الخطر الوحيد الذى تخشاه السفن التجارية ذات الأحجام الكبيرة هو تقلب الظروف الجوية ، وبذلك فان معظم السفن التجارية لم تكن تبحر برحلاتها الا عندما تتأكد من الظروف الجوية المناسبة ، والرياح المساعدة ، فقد كانت السفن تنتظر موسم الرياح الموسمية (monsoon) لكى تبدأ رحلاتها فى المحيط الهندى [٢] .

كذلك عثرنا على رسوم وصور تبين السفن التجارية فى القرنين الأول [٣] والثانى الميلادى عند الرومان ، وهى محفورة على الحجر (انظر شكل ١٦) . وقد أعطتنا تلك الرسوم فكرة لا بأس بها ، ذلك أن معظم الفنيين يرسم المركب أو السفينة فى مساحة صغيرة أو حيز ضيق ، ولذلك فانه يجد نفسه مضطرا لتجاهل

---

(١) Macquart : Organisation militaire chez les Romans, P. 153.

(٢) Singer : Shipbuilding, vol. II, P. 573.

(٣) Lethbridge : Vol. II, P. 574.

وترك كثير من الأجزاء الهامة بالنسبة لها ، أما الرسوم التى نحن بصدد الكلام عنها ، فقد عنى الفنان عناية خاصة ببيان كل أجزاء السفينة ومعظم تفاصيلها . ونلاحظ بهذه السفن أن الهيكل ينتهى باستدارة عند طرفيه ، كما هو الحال فى سفن الصيد الحالية ، كما نلاحظ وجود دفتين فى منتصف كل جانب من جوانب السفينة بحيث يقسمها الى أربعة أجزاء ، وقد قوى هيكل السفينة وذلك بتقوية الجوانب بثلاث أو أربع عقد لحمايته من الاحتكاك برصيف الموانى ، كما أن تقوس طرف السفينة ينتهى بقمة أو رأس بارز على سطح الماء يسهل معه ربط مقدم الشراع به . كما يوجد حامل للمرساة ، وعلى ظهر السفينة مجموعة من الغرف ، وفى مؤخرتها يوجد دهليز ضيق يؤدى الى حرم معبودهم الحارس . وفى وسط السفينة ينتصب عمود الصارى الرئيسى ، أما الصارى الثانى فيوجد فى المقدمة ، وعلى كلا الشراعين تقوم شرع مربعة الشكل مثبتة بحبال بنفس الطريقة التى نعرفها الآن ، وفى قمة الصارى الرئيسى يوجد شراع مثلث .

وفى القرن الثالث الميلادى تطور بناء السفن الحربية بعض الشىء ، فقد أصبح الهيكل قليل العمق ، ومغلفا بالقصدير . أما فتحات المجاديف فقد أحيطت بطبقة من الجلد حتى يسهل انزلاق المجداف فيها ، ويعلو صف الفتحات ظهر السفينة . وأصبح للسفينة دفتان على جانبيها من الوسط وفى طرفها معبر خشبى مثبت بمسامير كبيرة ، فاذا ما اقتربت السفينة من سفن العدو فان المسامير الكبيرة تقوم بعملية تمزيقها وتحطيمها ، أما المعبر الخشبى فهو متحرك ويستعمل للعبور عليه الى سفن العدو ، أو للعبور عليه للشاطىء ، وقد بقى هذا التصميم للسفن الحربية قرابة (١٥) قرنا لم يدخل عليه شىء يذكر .

السفن والمراكب في العصور الوسطى

أما بالنسبة للسفن فى العصور الوسطى ، فانه من الصعب معرفة شىء مادى مؤكد عنها ، ذلك أن الرسوم التى عثرنا عليها كانت ركيكة وهزيلة ، هذا بالاضافة الى أن الفنان الذى رسمها كان يجهل حتى المعلومات البسيطة عن صناعة السفن. وقد استقينا معظم معلوماتنا عن السفن فى العصور الوسطى من الصور والرسوم التى وجدت فى المخطوطات وخاصة الاسلامية منها ، والتى انتشرت فى القرن الثانى عشر الميلادى . واذا علمنا أن رسوم وصور المخطوطات الاسلامية ما وجدت الا لتوضيح المتن وليس لاظهار فن التصوير ، أو لتزين المخطوط أدركنا أن الفنان عنى فى الدرجة الأولى لتوضيح الخطوط الرئيسية للقصة أو الموضوع الذى جاء فى المتن ، أما التفاصيل فلم تكن غايته أو موضع اهتمامه . هذا بالاضافة الى أن الخطاط المسلم كان صاحب المقام الأول ، ولذلك فقد كان يقوم أولا بنسخ المخطوط ثم يترك المساحات التى يراها للمصور ، الذى كان يليه فى الأهمية لكى يملأها بما تتسع له من الموضوعات التى وردت فى المتن .

ومما زاد الأمر تعقيدا أن القرصنة كانت منتشرة فى العصور الوسطى انتشارا

كبيرا ، مما دعا أن تبنى كل السفن التجارية والحربية على السواء ، بطريقة تستطيع معها الدفاع عن نفسها وقت الخطر ، ولذا أصبح من العسير التفرقة بين السفن الحربية والتجارية . فقد أصبحت مؤخرة كل سفينة تحتوى على ساحة[1] للقتال ، وفى بعض الأحيان على ساحتين ، احداهما فى المقدمة والثانية فى المؤخرة (انظر شكل ٣٩) وقد انتقلت فكرة بناء ساحة للقتال وكذا الاصطلاح (fore castle) من سفن البحر الأبيض المتوسط الى سفن البحار الشمالية ، وذلك ابان الحروب الصليبية .

الواقع أنه من الصعب أن نرسم صورة متصلة الحلقات لتاريخ فن بناء السفن ذلك لأن هناك فترات متعددة من التاريخ لا نجد تسجيلا لتاريخ بناء سفنها بأى صورة من الصور [2] . فمثلا لا نعرف على وجه التحديد متى بدأ استعمال دفة واحدة فى مؤخر السفينة بدلا من دفتين على جانبيها ، وان كانت هناك بعض الشواهد تدل على أن الصين كانت تعرف دفة المؤخرة قبل أوروبا بعدة قرون ، فقد استعملت [3] الصين الدفة فى المؤخرة منذ القرن الثامن الميلادى بينما عرفتها أوروبا فى سنة ١١٨٠ م . ومن المرجح أن تكون الدول الاسلامية فى الشرق الأوسط هى حلقة الاتصال بينهما ، فقد عثرنا على ختم عليه رسم سفينة ذات دفة فى المؤخرة فى بولندا يرجع الى سنة ١٢٤٢ م (انظر شكل ٣٧) .

كما يرجح استعمال الشراع المعروف باسم لاتين (Lateen) الى العصر اليونانى الرومانى وهو عبارة عن الشراع المربع المعروف فى حوض البحر الأبيض الذى يثبت من طرفين من أطرافه الأربعة فى العمود المثبت فى وسط الصارى فيبدو الشراع وكأنه مثلث الشكل (انظر شكل ٣٨) ، ومع ذلك فاننا لا نعرف بالتحديد متى بدأ استعمال هذا الشراع فى سفن البحر الأبيض المتوسط والبحر

---

(١) Lethbridge, vol. II, P. 582.

(٢) Charles Singer, P. 583.

(٣) Singer : Epiloque, East & West in retrospect, P. 771, vol. II.

الأحمر ، هـذا وقد نطق الفرنسيون اسـم (lateen) :- (latin) [1] فاعتقد البعض أن أصله لاتينى وليس هذا بصحيح بل هو مجرد تشابه فى النطق .

وقد كان وضع الدفة فى مؤخر السفينة يستتبع اجراء بعض التعـديلات فى تصميم السفينة بحيث تستطيع الدفة أن تتحكم فى اتجاه سيرها ، وبذلك تلاشت المؤخرة المرتفعة وحلت محلها مؤخرة بها فتحة تنفذ منها خشبة الدفة ، بحيث تصبح فى مستوى يدى البحار . وقد حدث هذا التطـور أول الأمر فى حوض البحر الأبيض المتوسط ، ولكننا لا نعرف متى بدأ على وجه التحديد ، وان كنا نرى أحسن الأمثلة لهذا التطور فى سفينة الامبراطور البيزنطى [2] جون الخامس (Paleoologus) فى القرن الرابع عشر . ولكن ليس معنى هذا أن المؤخرة المرتفعة قد اختفت أو تلاشت فى ذلك الوقت ، فمن الثابت أن الايطاليين استعملوا فى أوائل القرن الرابع عشر المراكب الشمالية ذات المؤخرة المرتفعة والشراع المرتفع لاتين (Lateen) فى التجارة (انظر شكل ٤٠) ، بل اننا نجد فى صور ورسوم سـفن الشمال حتى القرن السادس عشر المؤخرة المرتفعة .

وفى القرن السابع عشر أصبح من السهل التعرف على شكل السفن وتفاصيلها الرئيسية والفرعية على السواء ، ذلك لأن الفنانين كانوا أقدر على رسمها وبيان تفاصيلها الدقيقة . كما أصبحت المتاحف تزخر بمجموعات متعددة لنماذج السفن ، كذلك ازدحمت المخطوطات بصور المراكب الدقيقة ، بعد أن أصبح للمصـور الاسلامى ، شخصية مميزة ، وبعد أن أصبح له مكانه المرموق فى الأوساط الفنية وفى بلاط الملوك والأمراء . كذلك عنى الكتاب والعلماء بتصنيف المؤلفات الخاصة بالملاحة والسفن ، ووضعت القواميس والموسوعات الخاصة بالمصطلحات البحرية ، وخاصة فى هولندة وفنلندة[3] . كما أدى تقدم علم الرياضة والعلوم على تقدم فن بناء السفن ، وعليه فقد زادت حمولة السفن الحربية ، وأصبحت قادرة على حمل عدد أكبر من المدافع ، أما بالنسبة للسفن التجارية فقد ظلت حمولتها كما هى أى ما يقرب من (٢٠٠) طن فى المتوسط للسفن عابرة المحيطات .

---

(١) Lithbridge : vol. II, P. 584.

(٢) البحرية البيزنطية ص ١٧٩ .

(٣) Naish : G.P.B. : Ships & Shipbuilding, vol. III, P. 478.

وهناك ظاهرة هامة بالنسبة لتاريخ فن بناء السفن تستحق التسجيل ، وهى أن طراز السفن فى العالم كله كان واحدا فى العصر الواحد ، بغض النظر عن اختلاف الجنسيات مع بعض تغيرات طفيفة كانت تقتضيها طبيعة وجغرافيـة البلد التى تستعملها . فمثلا كانت السفن الهولندية تقاسى مخاطر جسيمة عند عبورها مياه بحـــيرة (Zuider Zee) الضحلة لكى تصل الى أمستردام . لذلك نجد هيكل السفن هناك أقل عمقا وتقعيرا عن السفن الانجليزية وسفن حوض البحر الأبيض المتوسط . وهناك سفن تجارية صغيرة تعرف باسم (Finck) القرنفلية ، كانت متشابهة الطراز فى جميع أنحاء العالم ، كذلك كان طراز الغليون هو السائد فى ذلك القرن وان كان قد زاد طولها عن قبل وانخفضت مقدمتها ومؤخرتها وكذا ساحات قتالها .

أما فى القرن الثامن عشر فقد بدأت تظهر بعض التعديلات على السفن الحربية اذ أصبح للسفينة دفة واحدة بدلا من اثنتين ، كما أصبحت الدفة مدلاة من مؤخر السفينة وليست فى الوسط ، كما كانت من قبل ، وأصبح محور ارتكاز المجداف مثبتا على القضيب الحديدى على جانب السفينة ، الذى كان يستعمل من قبل كمعبر للنزول على الشاطىء أو للانقضاض منه على سفن العدو . كذلك أصبحت السفن تحتوى على أكثر من شراع ، على اثنين أو أكثر . وبعد أن كانت قاصرة على الشراع المربع الذى اختصت به سفن البحر الأبيض المتوسط الذى عرف باسم لاتين (lateen ، وهو عبارة عن شراع يبدو عند تعليقه على الصارى وكأنه مثلث الشكل بزاوية ٤٥° ، وأصبحت تستعمل كذلك الشراع المثلث . كذلك حل محل العدد الكبير من البحارة مدفعا بارود عيار كل منهما (٢٤) بوصة يوضعان فى أعلى مقدم السفينة .

بناء السُّفن وأجزائها

استعانت الدولة الاسلامية فى أوائل عهدها فى بناء السفن على أبناء الأمم التى دانت لها وخضعت لحكمها وفيهم الملاحون والنوتية الذين حذقوا هذه الصنعة وبرعوا فيها ، ولما استقر ملكهم ، واتسع سلطانهم ورست أساطيلهم على مرافىء وموانى البحار والمحيطات البعيدة ، وتكررت ممارستهم للبحر وثقافته برع منهم صناع تفننوا فى عمل السفن البحرية وأكثروا من بنائها حتى ملأوا البحار بالجوارى المنشآت . ووضعوا لها الأسماء بحسب اختلاف أشكالها وتباين أجرامها وحجومها . على أنه مهما تعددت أنواع السفن وتنوعت حجومها لا تخرج عن كون جزئها السابح فى الماء يشبه الحوت فى عومه وفى ذلك يقول ابن خلدون [1] « وهى أجرام هندسية صنعت على قالب الحوت واعتبار سبحه فى الماء بقوادمه وكلكله ليكون ذلك الشكل أعون لها فى مصادمة الماء ، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التى للسمك تحريك الرياح ، وربما أعينت بحركة المقاذيف كما فى الأساطيل » .

المركب والسفينة والفلك والدسراء أعلام على جنس السفينة وكلمة

---

(١) المقدمة ص ٨٩ .

(دو (Daw) [1]) اسم لها كذلك من اللغة السواحيلية وان لم يستعمله العرب كثيرا ، كما أنهم نطقوه (داووذو) [2] . والسفينة لغـة جمعها سفائن وسـفن وسفين ، وهى الجارية من المراكب الكبيرة ، من سفن الشيء سفنا يسفنه أى قشره ، وقد سميت كذلك لقشرها وجه الماء ، وصانعها السفان وحرفته السفانة.
وقد وردت فى الشعر الجاهلى ، اذ قال لقيط بن يعمر :

يا لهـف نفسى ان كانت أمـوركم شتى ، وأحكم أمر الناس فاجتمعا
أنى أراكم وأرضـا تعجبـون بهـا مثل السفينة تغشى الوعث والطبعـا

كذلك وردت فى القرآن فى سورة العنكبوت الآية (١٥)
« فأنجيناه وأصحاب السفينة وجعلناها آية للعالمين » .

وتستمد السفن العربية أسماءها المختلفة من شكل الهيكل ، مثل البغلة [3] والقنجة [4] والسنبوق [5] والجهازى [6] ، وغيرها من الأسماء تطلق الآن على السفن ذات المؤخرة المربعة مع بعض تغيرات طفيفة فى الشكل والزخرف .

أما فى أوروبا فان أسماء السفن تؤخذ من هيئة معـداتها . ويتكون هيكل السفينة أو جسمها من الأجزاء الآتية :

المقدم والجؤجؤ والدقل هى أجزاء المركب الأمامية ، وقد قيل فى تفسير معنى الجؤجؤ أنه صدر السفينة ، وقال الشاعر :

يكب الخليـة ذات القـلاع وقد كاد جؤجـؤها ينحطـم

---

(١) العرب والملاحة ص ٢٤٣ .

(٢) دائرة المعارف الإسلامية مادة (Daw) .

(٣) بغلة جاءت فى دوزى بغلة الحائط ، ولعل المراد بها السفينة التى تسير بمحازاة السفن الكبيرة لحمايتها (Dozy, Part I, P. 101) .

(٤) قنجة : جمعها قنج أو فنج ، مركب مثل الجندول ، أو زورق ، وقنجة باش سفينة خاصة بالسلطان العثمانى يركبها عند ذهابه إلى البسفور (Dozy, Part II, P. 409) .

(٥) السنبوق : أو الصنبوق بالفتحة سفينة كبيرة مكشوفة حمولتها ما بين (٨٠ إلى ١٨٠) طن مدببة المقدمة ومتسعة المؤخرة ، أما شراعها فكبير من النوع المعروف باسم لاتين (Dozy, Part I, P. 690) .

(٦) الجهازى : من جهاز بمعنى سفينة فارسية ، وجاءت فى الإدريسى جهازية وجهازى سفينة تجارية (Dozy, Part I, P. 228) .

أما الدقل فهو سهم السفينة وأصله الأول .

ومن الأجزاء الهامة فى مقدمة السفينة الأنجر[1] : أصله عراقى وهو مرساة السفينة ، وجاء فى القاموس المحيط ، وفى المخصص[2] « أن تؤخذ خشبات فيخالف بينها وبين رءوسها وتشد أوساطها فى موضع واحد ثم يفرغ بينها رصاص مذاب فتصير وكأنها صخرة ، ورءوس الخشب تشد بها الحبال وترسل فى الماء ، فاذا رسبت رست السفينة فأقامت » . وجاء فى القاموس المحيط ، وكان على ظهر السفينة عدد من المراسى يقال لكل منها أنجور بلفظها اليونانى وكان يستعمل لسبر الأغوار سباك ، والمرساة بفتح الميم البقعة التى رست فيها السفينة ، ويعرف الأنجر أو المرساة اليوم باسم الهلب .

وفى القرن العاشر كانت السفن عابرة المحيطات لها أكثر من مرساة قد تبلغ الستة فى بعض الأحيان . وكانت مرساة سفن البحر الأحمر والمحيط الهندى حتى القرن السابع عشر غليظ لا دقة فيها ، فهى مصنوعة من الحجر وفى وسطها ثقب للحبال ، وأحيانا من الرخام (انظر لوحة رقم ٢١) ولكن ربما عرفت المراسى المعدنية أيضا ، كما هو الحال فى سفن البحر الأبيض المتوسط قبل ذلك بزمن طويل ، وهى على شكل الخطاف ، كحال السفن الشراعية التى ما تزال تستعمل فى تلك المناطق حتى الآن (انظر شكل ٣٣ ، ٣٤ ، ٣٥ ، ٣٦) .

والمؤخر هو أجزاء المركب الخلفية ، ويتكون من الأجزاء الآتية : السكان أو الخيزرانة أو الكوثل أو الدفة ، والسكان دفة السفينة التى فى مؤخرها ، وتديرها ذات اليمين وذات الشمال ، وقيل لها سكان لأنها تسكن به عن الحركة والاضطراب . قال المقدسى[4] « كانت دفات السفن تجرى فى البحار تحرك بحبلين كسفن النزهة عندنا » .

ويقول دوزى[5] أن الكوثل هو الفوفل : الدفة فى مؤخر السفينة ، وقيل هو ذنب السفينة .

---

(١) الأنجر بالإنجليزية (Anchore) وبالفرنسية (Ancre) .

(٢) ابن سيده : المخصص ج ٩ ص ٢٧ .

(٣) الملاحة والعرب ص ٢٦٢ .

(٤) أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم ص ٦٧ .

(٥) دوزى ج ٢ ص ٢٨٩ ، ٤٩٦ .

وكانت الدفة الجانبية هى النوع الوحيد الذى عرفه العالم القديم والوسيط، فهى ضرورية للسفن التى تمخر عباب البحار ، حتى اذا مالت الريح بأحد الجانبين فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء أو يقل عمقها فيه الى حد لا يكون لها معه أثر (١) . على أن العرب عرفوا دفة المؤخرة فى القرن الثالث عشر ، فقد جاء فى وصف جوفاتى (٢) دى موتتى للسفينة العربية « ولهم دفة ضعيفة واهيــة ، كسطح المائدة ، عرضها ذراع فى وسـط المؤخــرة (انظر لوحــة رقم ١٩ ، ٢٠ ، ٢٣ ، ٢٧ ، ٢٩) .

أما القاع فهو جوف السفينة فى أسفل أجزائها ، والجمعة الموضع الذى يجتمع فيه الماء الراشح ، والسلوفية مقعد الربان من السفينة .

أما هيكل المركب الخارجى فيتكون من هراب (٣) ودعامات (٤) ، وكانت تقوى هياكل السفن الحربية بربطها بمجموعة من الحبـال تعرف بالحـزام (٥) أو الزنار ، وكان الحـزام أو الزنار يربط فى وضـع أفقى (انظـر شكل ١٨ (أ)) وخاصــة المقـدمة والمؤخرة ، كما كانت الحبـــال تربط فى بعـض الأحيان العمد التى تتوسط السفينة وتصلها بالمقدمة والمؤخرة حتى لا تتأرجح .

وكانت هياكل سفن البحر الأبيض المتوسط والبحار الشمالية تصنع من خشب أشجار الصنوبر (٦) . وكانت السفن التجارية الكبيرة يختار لها خشب الصنوبر وفى كثير من الأحيان يغطى الصنوبر بطبقة من خشب البلوط (٧) حتى تحتمـل السفن عملية الشد والجذب الى الشواطىء والموانى .

أما السفن الحربية فكانت هرابها تصنع من خشب البلوط ثم تغطى عادة بطبقة من خشب الزان (٨) ، أما السفن الصغيرة فكانت هرابها تصنع من الزان مباشرة .

---

(١) Clowes : Sailing Ships Part I, P. 48.

(٢) العرب والملاحة ص ٢٦١ .

(٣) الهراب : Keel

(٤) الضلوع : ribs

(٥) تعرف مجموعة الحبال باسم hypozomata) (Cecil : Ancient Ships, P. 39)

(٦) خشب الصنوبر (Cypress., ceder, pine)

(٧) البلوط (Oak)

(٨) الزان (beech)

ومن أغلى أنواع الخشب الذى تصنع منه السفن المصرية ، هو شجر اللبخ الذى لا ينبت الا بانصنا (١) . وجاء فى القاموس ، اللبخة شـجرة عظيمة ثمرها كالثمر لكنه كريه ، واذا نشر خشبه أرعف ناشره ، واذا شد لوح بلوح وطرحا فى الماء ستة أيام صار لوحا واحدا ، ويباع اللوح بخمسين دينار . ويقول ياقوت (٢) « وقد رأيت أنا اللبخ بمصر وهو شجر له ثمر يشبه البلح فى لونه وشكله ويقرب طعمه من طعمه ، وهو كثير ينبت فى جميع نواحى مصر » .

ومن الأخشاب الهامة كذلك فى بناء السفن المصرية خشب السنط ، وكانت مدينة البهنسا (٣) تشتهر بزراعة أشجار السنط التى كان يؤخذ أخشابها لبناء سفن الأسطول المصرى وقد ورد فى قوانين (٤) الدواوين « ان حراج البهنسا كان يدفع سنطا » ، ويحدثنا ابن مماتى عن الأماكن المنتجة للأخشاب الصالحة لعمل الأسطول فيقول « الحراج (٥) وهى فى الوجه القبلى من الديار المصرية بالبهنسا فى سفط ، رشين ، ومنبال وشبطال ، وبالأشمونين وبالسيوطية وبالأخميمة والقوصية ، ولم تزل الأوامر السلطانية خارجة بحراستها وحمايتها والمنع منها والدفع عنها ، وأن توفر على عمائر الأساطيل المظفرة ، ولا يقطع منها الا ما تدعو اليه الحاجة وتوجبه الضرورة . الا أن الولاة المقطعين وجهوا اليها ونحوا عنها ، فقطعوا أشجارها ومحو آثارها حتى لم يبق بقوص منها الا ما لا يؤبه له والا ما لا يعتد به » .

وأما حراج البهنسا ، فانه كان قد ورد على كتاب كريم ناصرى « بأن أندب اليها من يمسح ويكشف عنها عن ما (كذا) استضافة المقطعون من أرضها ، فلما كشفت عنها وجدت المحيف من أرضها ثلاثة عشر ألف فدان . ولهذا الحراج رسم يستخرج من النواحى يقال له مقرر السنط كأن الشىء يقرر على النواحى قبالة

---

(١) أنصنا مدينة أزلية من مدن الصعيد شرق النيل (معجم البلدان) .

(٢) معجم البلدان ص ٥٨ .

(٣) تقع البهنسا على الضفة الغربية من خليج المنهى (بحر يوسف) بمحافظة المنيا اليوم .

(٤) ابن مماتى ص ٣٧ .

(٥) الحراج : بالكسر والحرج محركة بالفتح : الموضع ، الضيق الكثير الشجر (أقرب الموارد) . (wooded valley)

ما يأخذونه من أطراف الأخشاب برسم عمارتهم أو أجرة من يباشر قطعها على سبيل النيابة عنهم وليس عنهم بالكثير [1] .

ويضيف ابن مماتى فيصف ساحل السنط [2] فيقول « موضع تصل اليه مراكب الحطب وتعتبر فيه وتبتاع على التجار منه ، ويشون حاصل الديوان ، وهى معاملة معتدة لها مستخدمون ، وارتفاع ومال وحطب ولا يبطى فيه ما يحمل وخشب العمـــل » .

ويقول المقريزى [3] « وشح مرة خشب السفن فى مصر ولا سيما اثر احتراق الأسطول فى زمن الحاكم بأمر الله ، وجد على بن نسطورس بعمل الأسطول وطلب الخشب فلم يدع عند حد خشبا علم به الا أخذه منه ، حتى قلعت صـــوار كبار كانت مسقفة على دار الضرب بمصر بجانب دار الشرطة وفى البيمارستان الذى فى سوق الحمام ونشروا جميعها وأعدوا أسطولا آخر » .

ولم يقتصر الخشب الذى تصنع منه السفن والأساطيل المصرية على ما تنتجه البلاد فحسب ، بل كانت تستورد من بلاد الشام خشب الأرز ، كما كانت تستورد من بلاد الأناضول كذلك ، فقد ذكر ابن بطوطة ، عند كلامه على مدينة (العلايا) الواقعة على ساحل بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) فى الأناضول ، انها كثيرة الخشب ومنها يحمل الى الاسكندرية ودمياط ، ويحمل منها الى سائر بلاد مصر .

كذلك كانت مدينة البندقية فى القرن الرابع عشر تمد مصر بالخشب لبناء السفن مما جعل الامبراطور البيزنطى يحتج لدى « الدوج » أميرها ، فأمر بايقاف بيع الخشب لمصر ولم يسمح الا بامدادهم بالخشب الذى لا يصلح لانشاء السفن ، لهذا شرط أن يكون من اللبخ والسنديان على ألا يتجاوز طول اللوح خمسة أقدام وعرضه نصف القدم ، واذن أيضا بأن تباع لهم الأدوات المصنوعة من الخشب [4].
ولما اتفقت مصلحة البنادقة مع مصلحة المصريين ، أيام السلطان الغورى [5] ،

---

(١) قوانين الدواوين ص ٣٤٤ .
(٢) ابن مماتى ص ٣٤٧ .
(٣) المقريزى : جـ ٢ ص ١٩٢ .
(٤) آدم متز : حضارة العرب فى القرن الرابع ص ١٩٠ .
(٥) سعيد عاشور : العصر المماليكى ص ٢١٧ .

باعوهم الخشب لعمل السفن . فقد حدث أن وصلت أساطيل البرتغال الى المحيط الهندى والبحر الأحمر وأخذ البرتغاليون يقاومون التجارة المصرية فى تلك البحار فنهبوا السفن وأحرقوا بعضها وذبحوا ركابها . ولما كانت البندقية هى العميلة الرئيسية فى توزيع تجارة الشرق الأقصى الى أوروبا ، فقد منيت بخسارة فادحة بسبب سياسة البرتغال العدوانية هذه ، فأرسلوا أجود الأخشاب الى السويس كما أرسلوا أمهر الصناع ليتولى انشاء أسطول جديد للقيام بحملة بحرية كبيرة ضد البرتغال .

أما طريقة صنع سفن البحر الأبيض فكانت تتم بعد ترك الخشب مدة ليجف بعد تقطيعه واعداده حتى تظهر الشقوق واضحة ، وبذلك يمكن ملؤها بالقار أو الشمع المذاب أى قلفطتها [1] أو قلافتها ، ثم تكسى الألواح من الخارج بطبقة من القار أو الشمع أو من الاثنين معا . وكان الشمع يذاب على النار حتى يصير قوامه سائلا ثم يضاف اليه لونا ثم تطلى به السفن بواسطة فرشاة فيعطيها منظرا جميلا الى جانب حمايتها من تسرب الماء الى الخشب .

ويصف (Pliny) [2] الألوان التى استعملت فى طلاء السفن فيقول ، انها كانت سبعة ألوان ، قرمزى ، وبنفسجى ، وأزرق وأصفر وأخضر والأبيض بدرجتيه الناصع والمائل الى اللون الزبدى . ثم استحدث بعد ذلك اللون الذى يضاهى لون الأمواج ويقال ان هذا اللون استخدم فى سفن القراصنة وسفن الاستطلاع والاستكشاف الحربى وسفن التجسس التى يراد لها الاتزى . وفى بعض الأحيان كان معدن القصدير المذاب يحل محل القار أو الشمع اذ يكسى هيكل السفينة بطبقة منه بعد أن يوضع بينه وبين الخشب من قماش القلاع بعد غمسها فى القار . وقد ترك لنا الشاعر دانتى [3] اليجييرى فى نشيد الجحيم ، حيث يعذب المرتشون الذين استغلوا سلطة وظائفهم ليجمعوا المال ، فتخيل دانتى قطرانا يغلى ، يشبه القطران السميك فى مصنع سفن البندقية ، حيث ترمم السفن المعطبة ، وهنا غطس الآثمون فى القطران ، اذ يقول :

---

(١) Cecil Torr: Ancient Ships, P. 34-37.

(٢) Pliny: XXXV, 41.

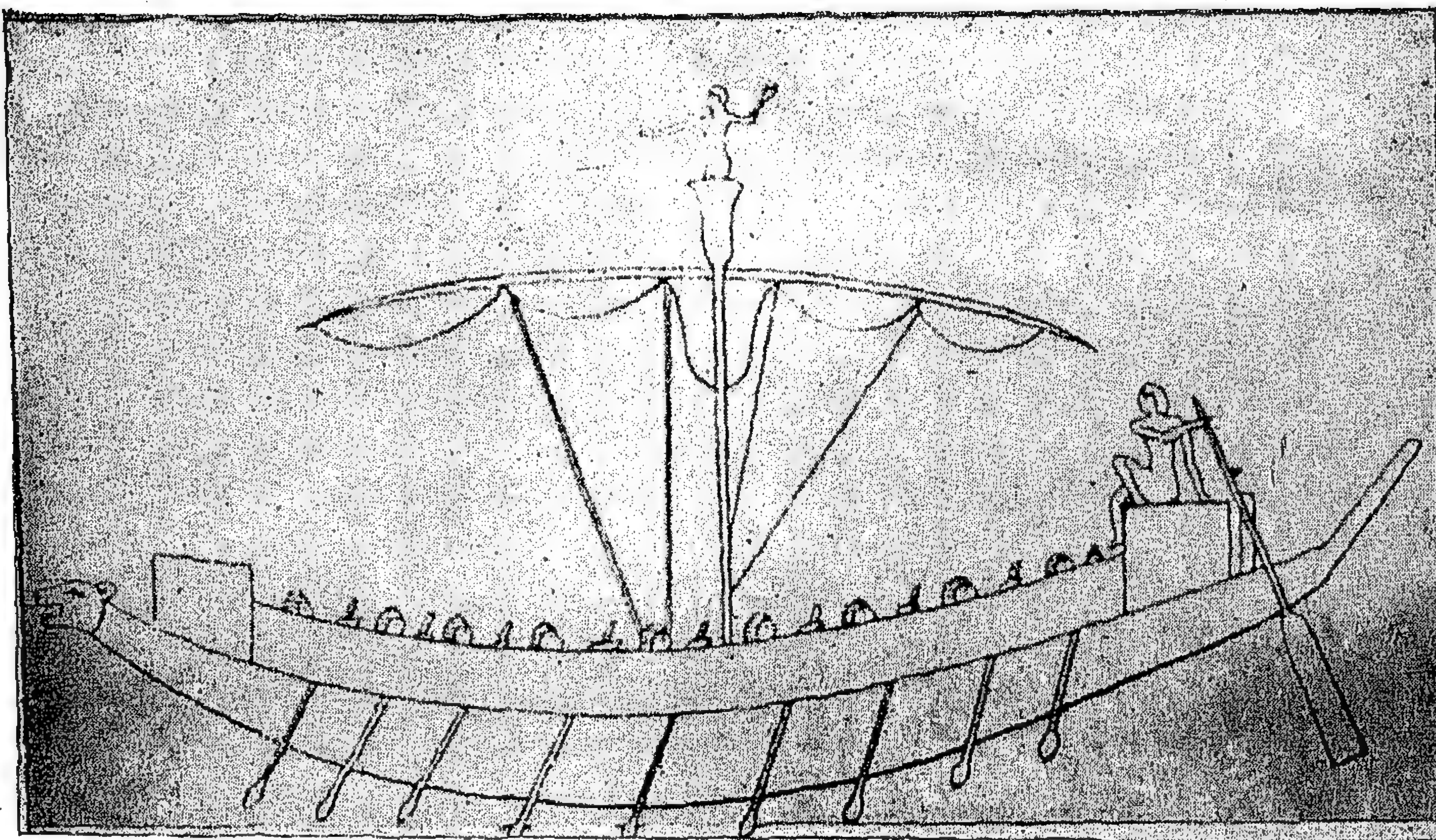
(٣) حسن عثمان: الكوميديا الإلهية — الجحيم (الأنشودة الحادية والعشرون ٧ ، ١٠ ، ١٣ ، ١٦)

٧ — وكما يغلى القطران الكثيف شتاء ، فى مصنع سفن البنادقة ، لطلاء سفنهم المعطبة .

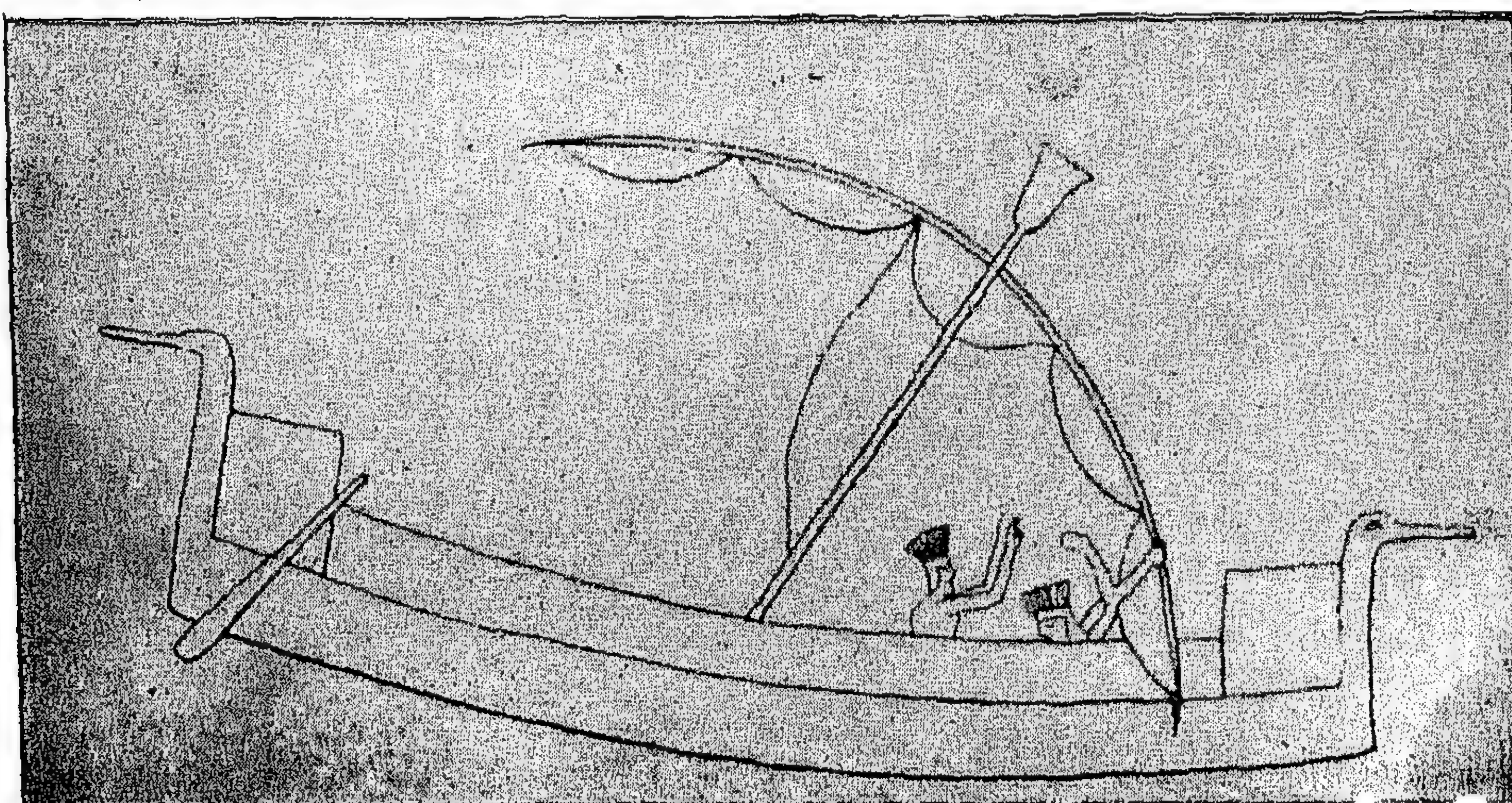
١٠— التى لا تقوى على الابحار ، وبدلا من ذلك يجدد هذا سفينته ويسد آخر ، جوانب تلك التى قامت برحلات كثيرة .

١٣— هذا يضرب المقدمة ، وذاك يطرق المؤخرة ، ويصنع آخرون مجاديف ويجدل غيرهم حبالا ، وواحد يرتق شراع المقـدمة وآخـر يصلح الشراع الأكبر .

١٦— هكذا كان يغلى هناك فى أسفل قطران « كثيف » ، لا بفعل نار ولكن بفن الهى ، وقد غمر الشاطىء فى كل جانب .

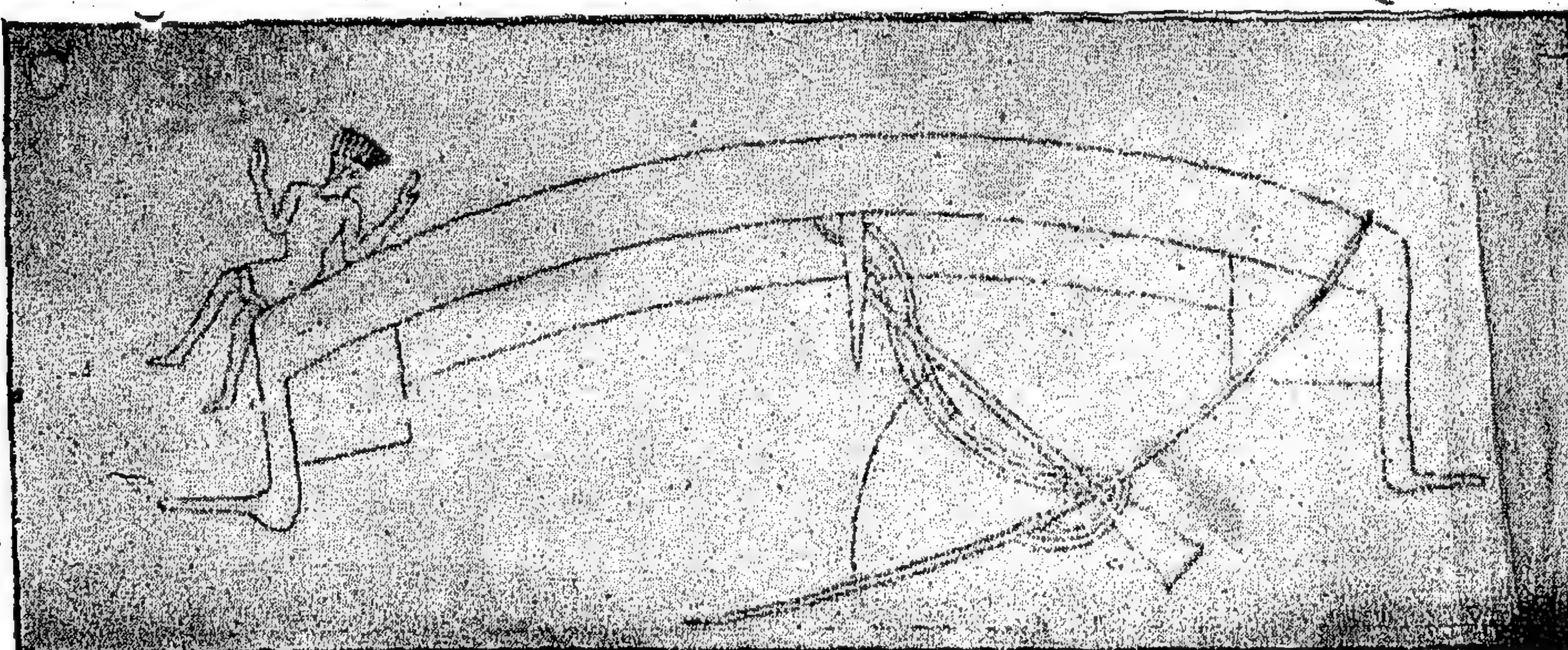


شكل (۱)

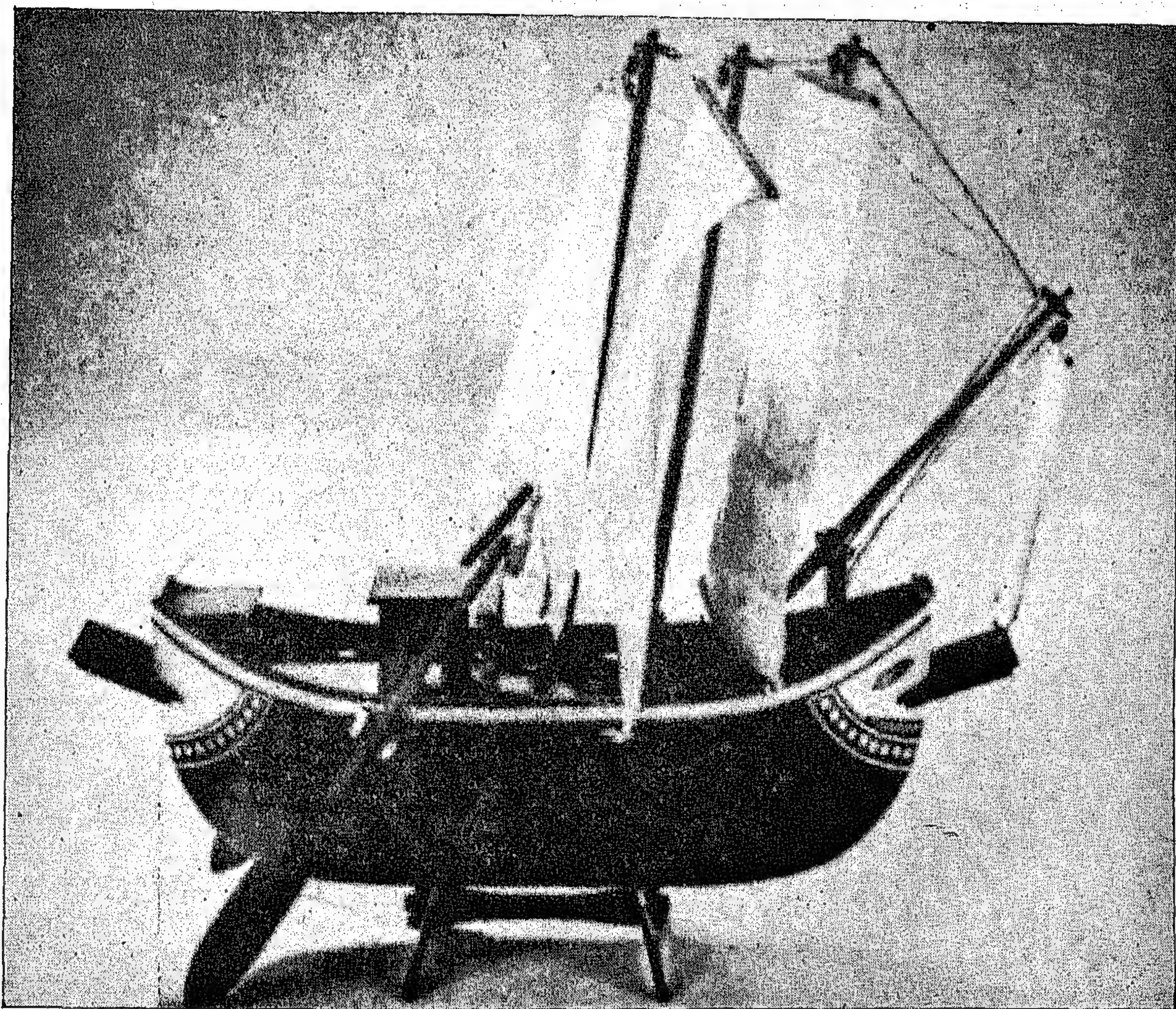


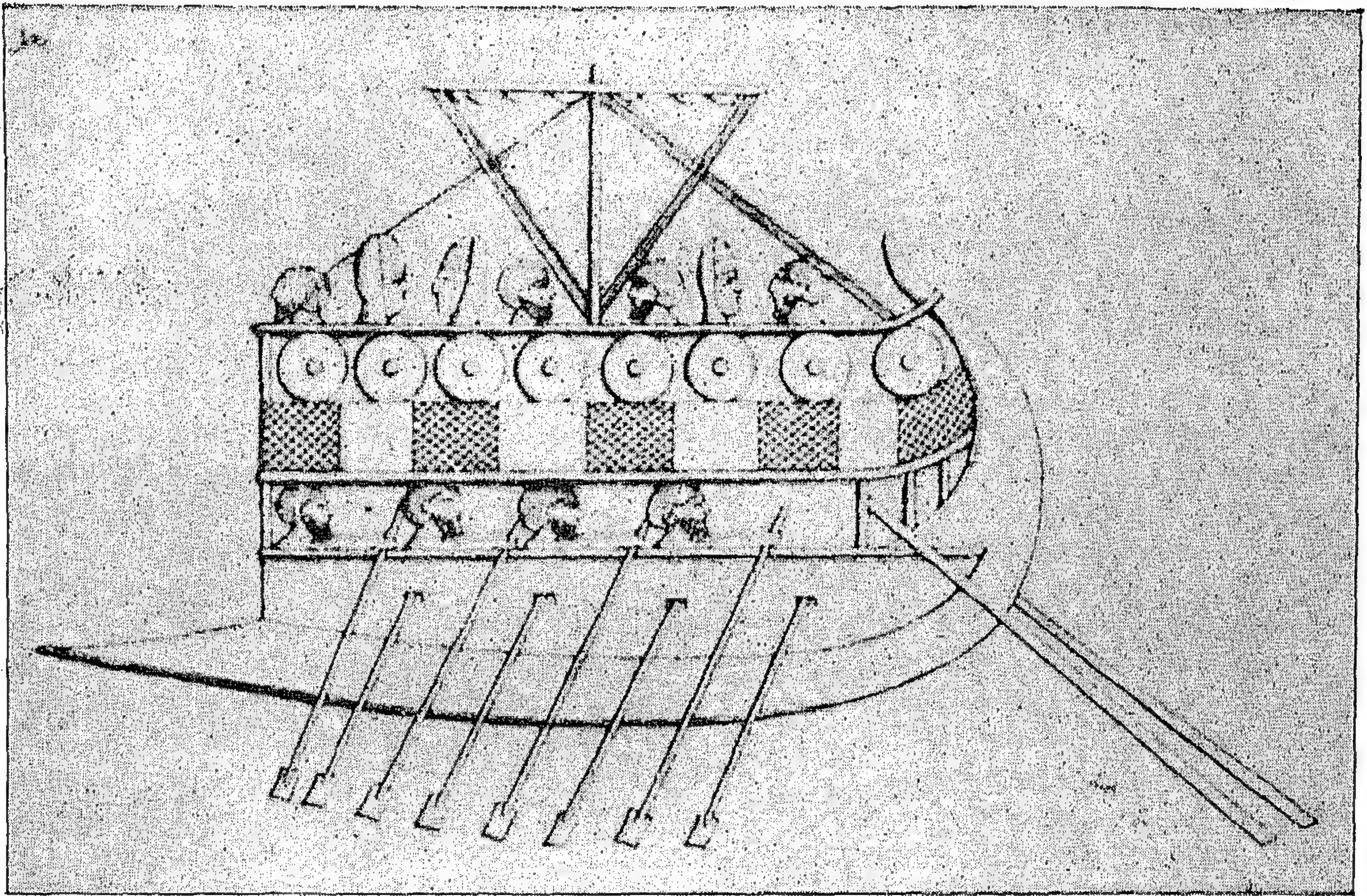
شكل (۲)

شكل (۳)

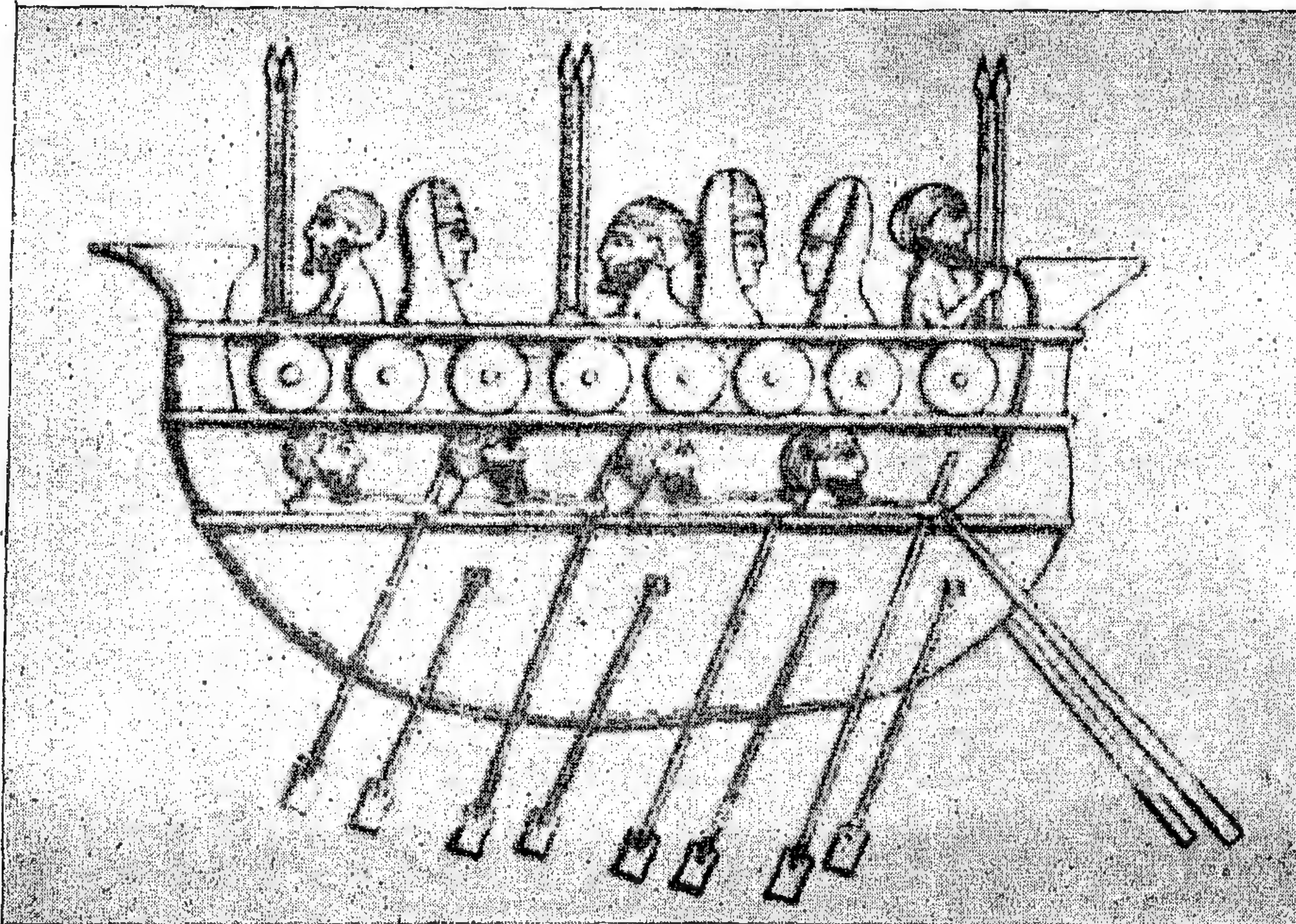


شكل (٤)

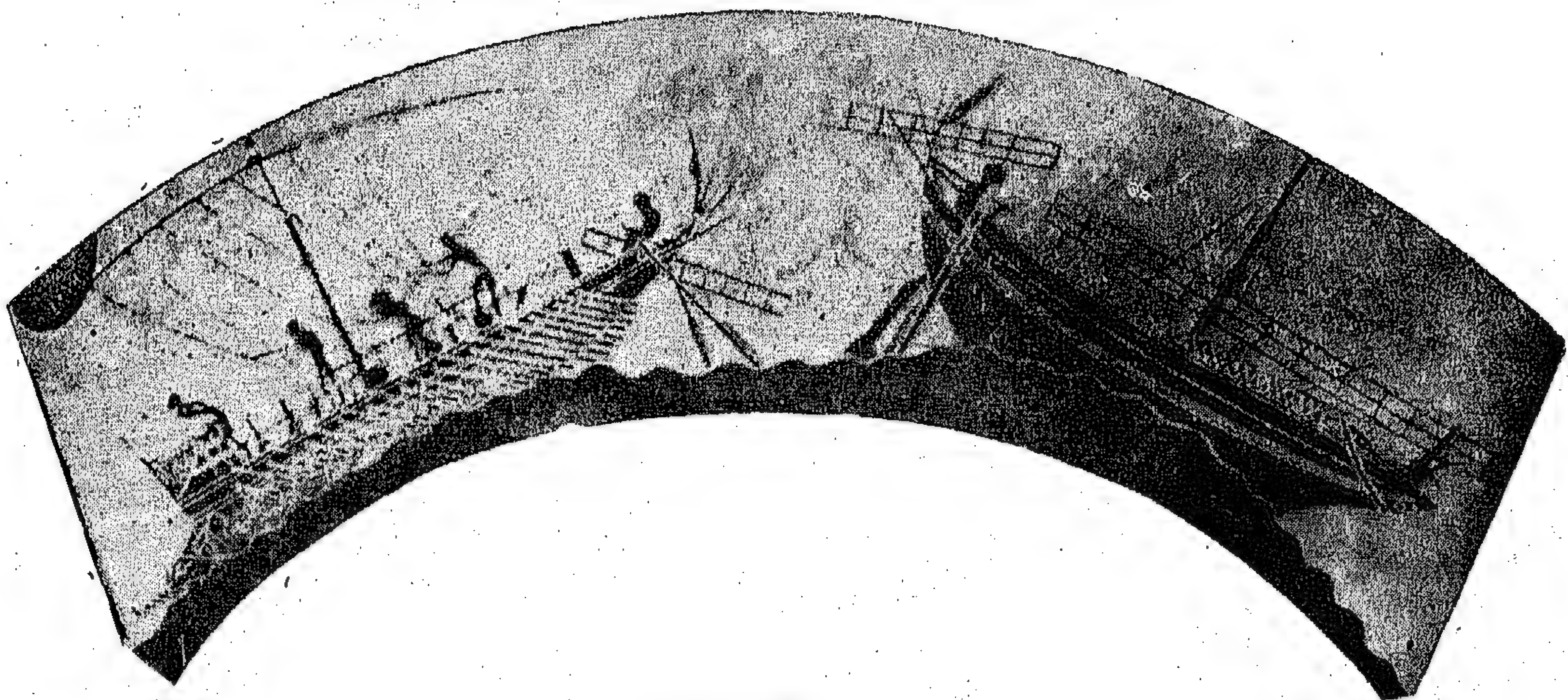




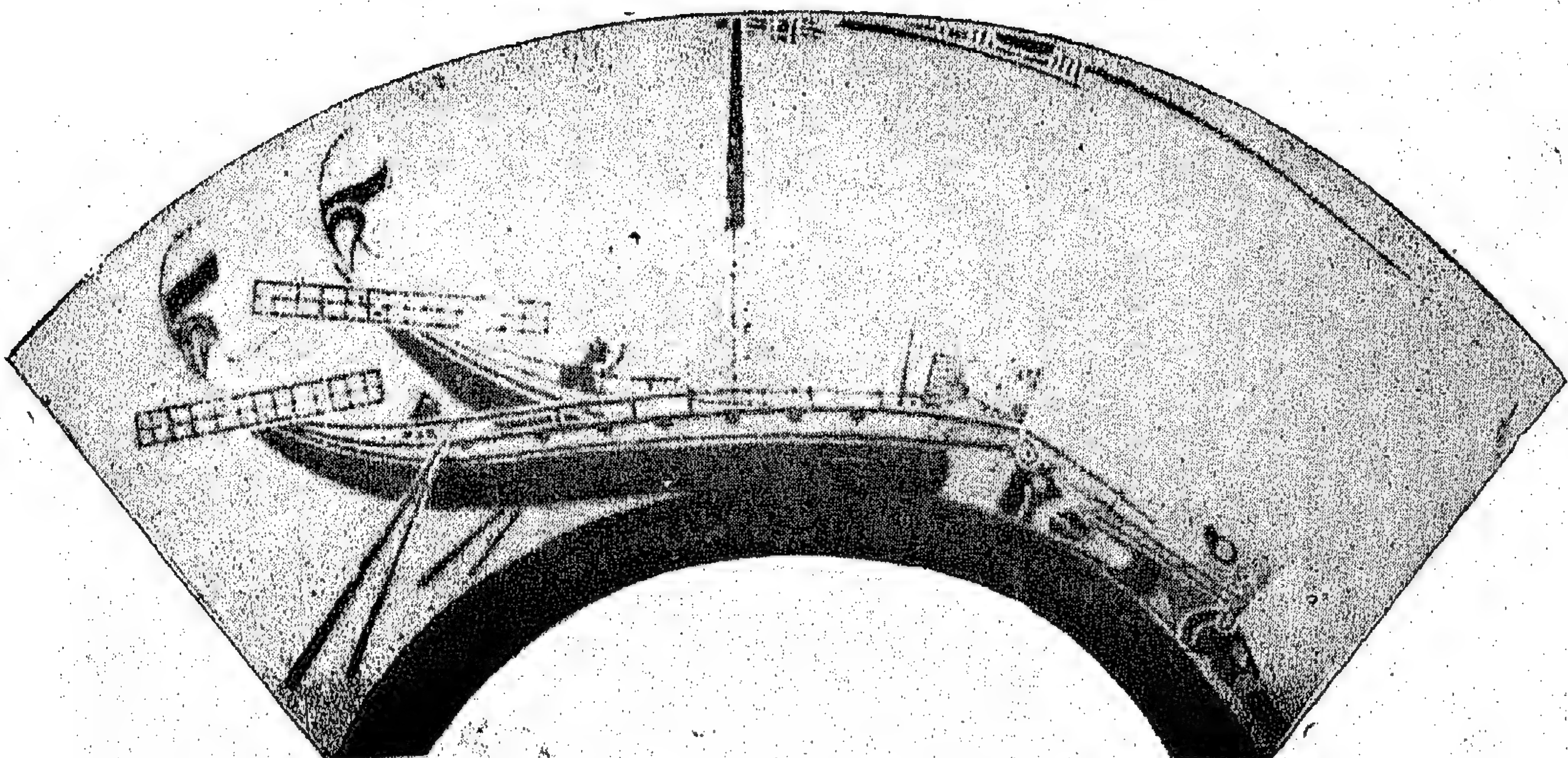
شكل (٥)



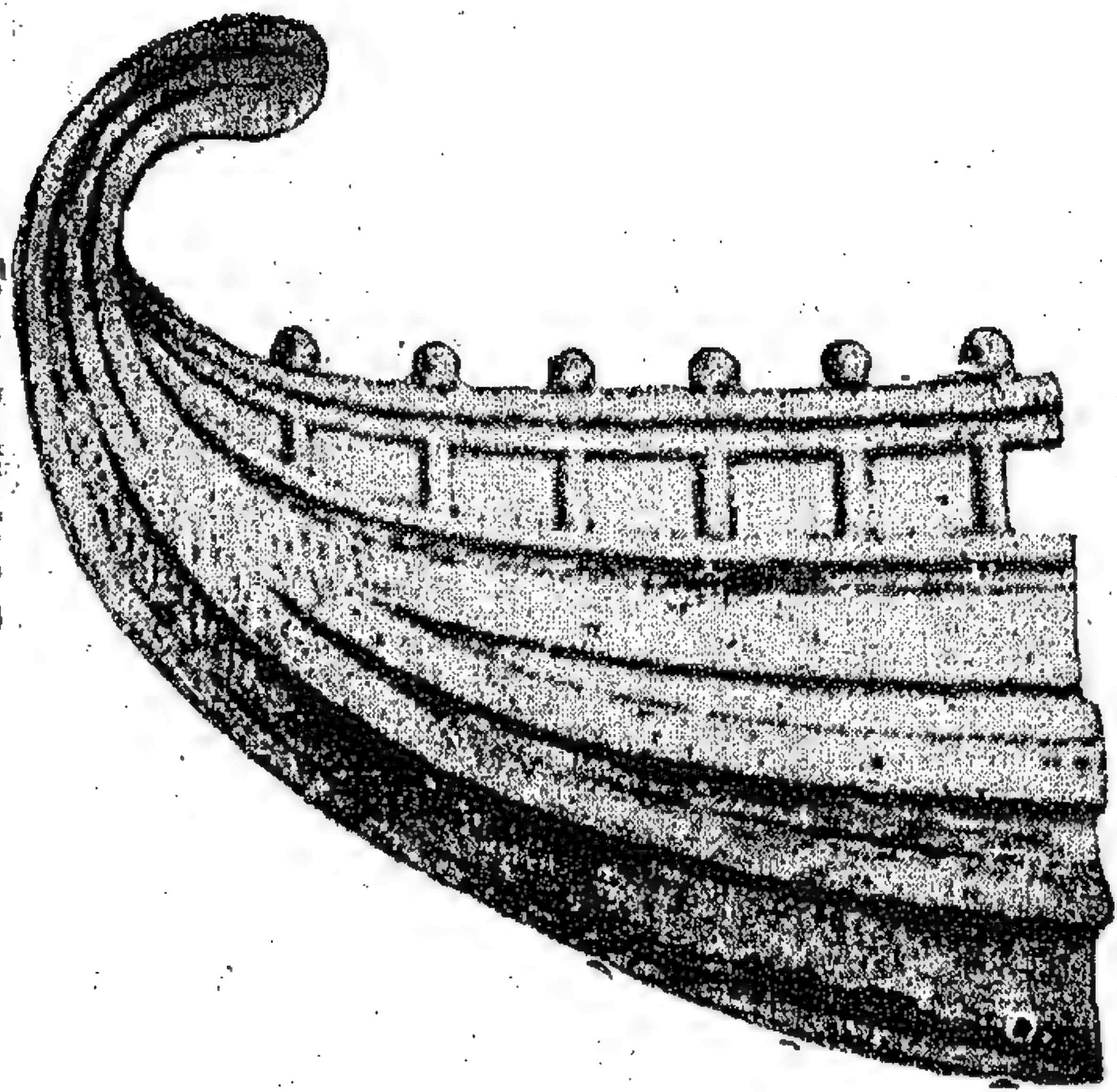
شكل (٦)



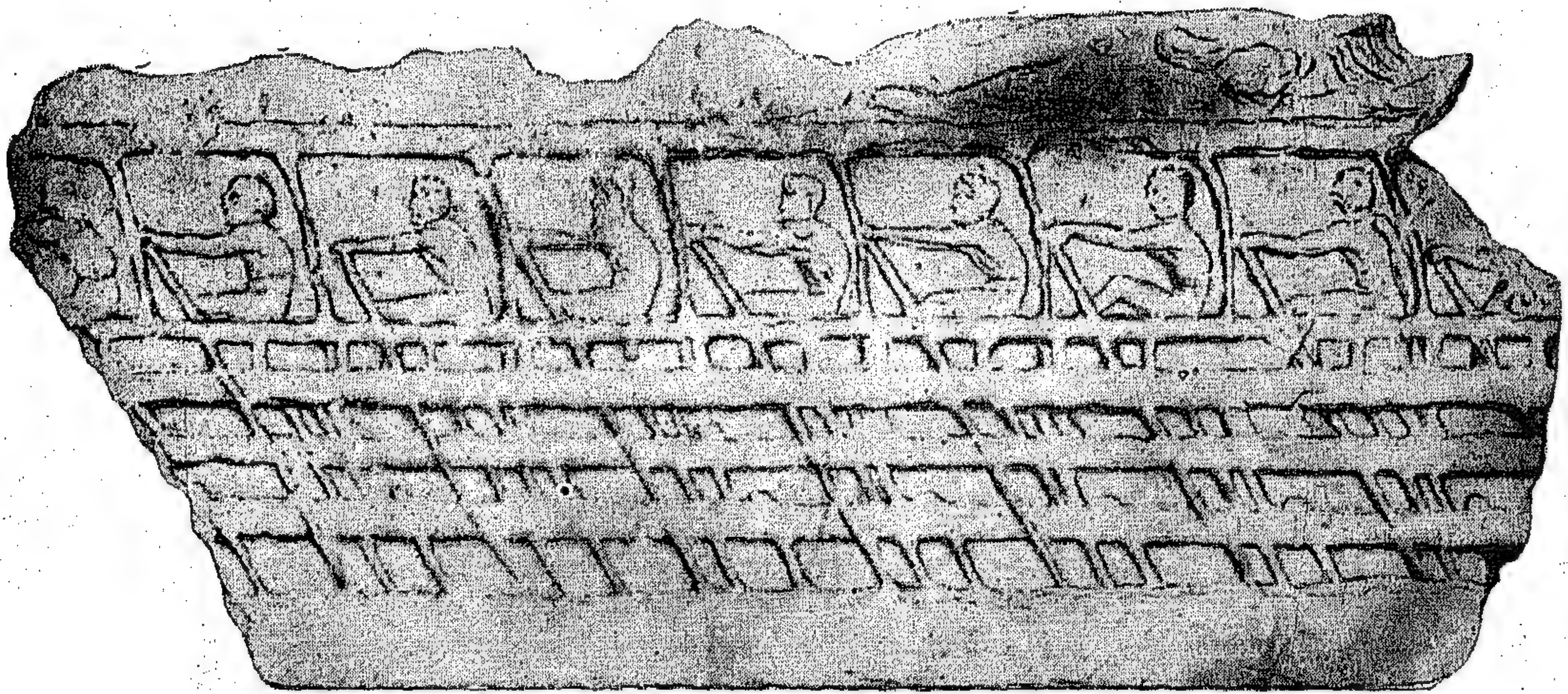
شكل (٧)



شكل (٨)

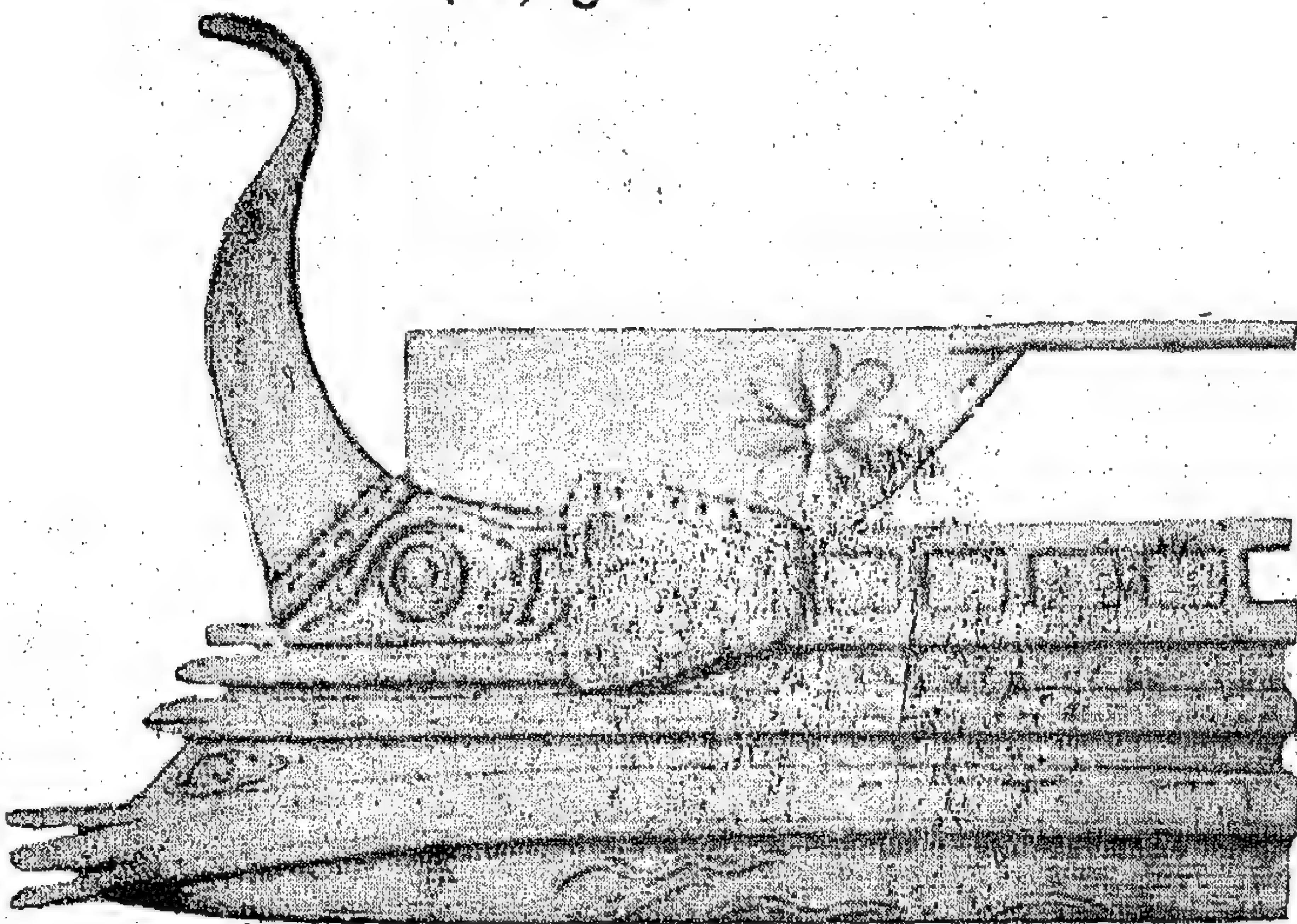


شكل (٩)

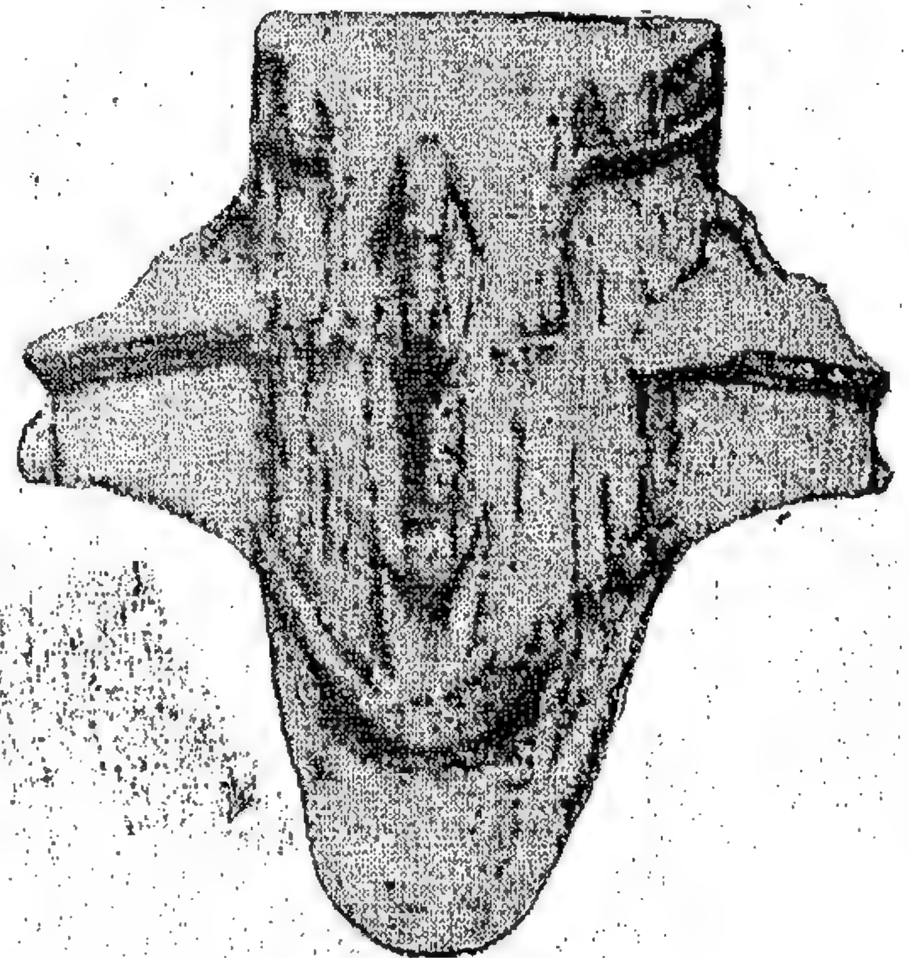


شكل (١٠)

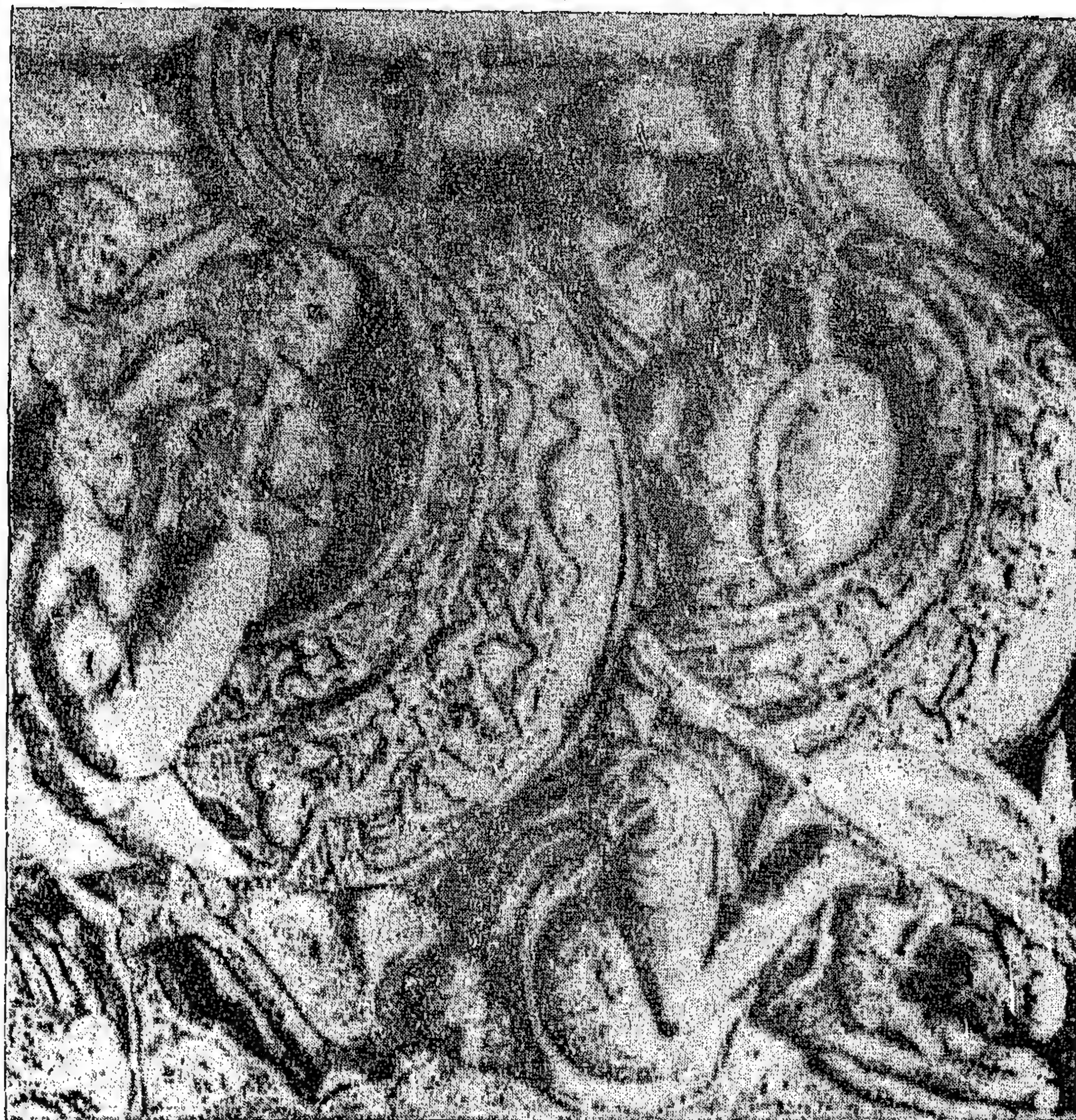
شكل (١١)



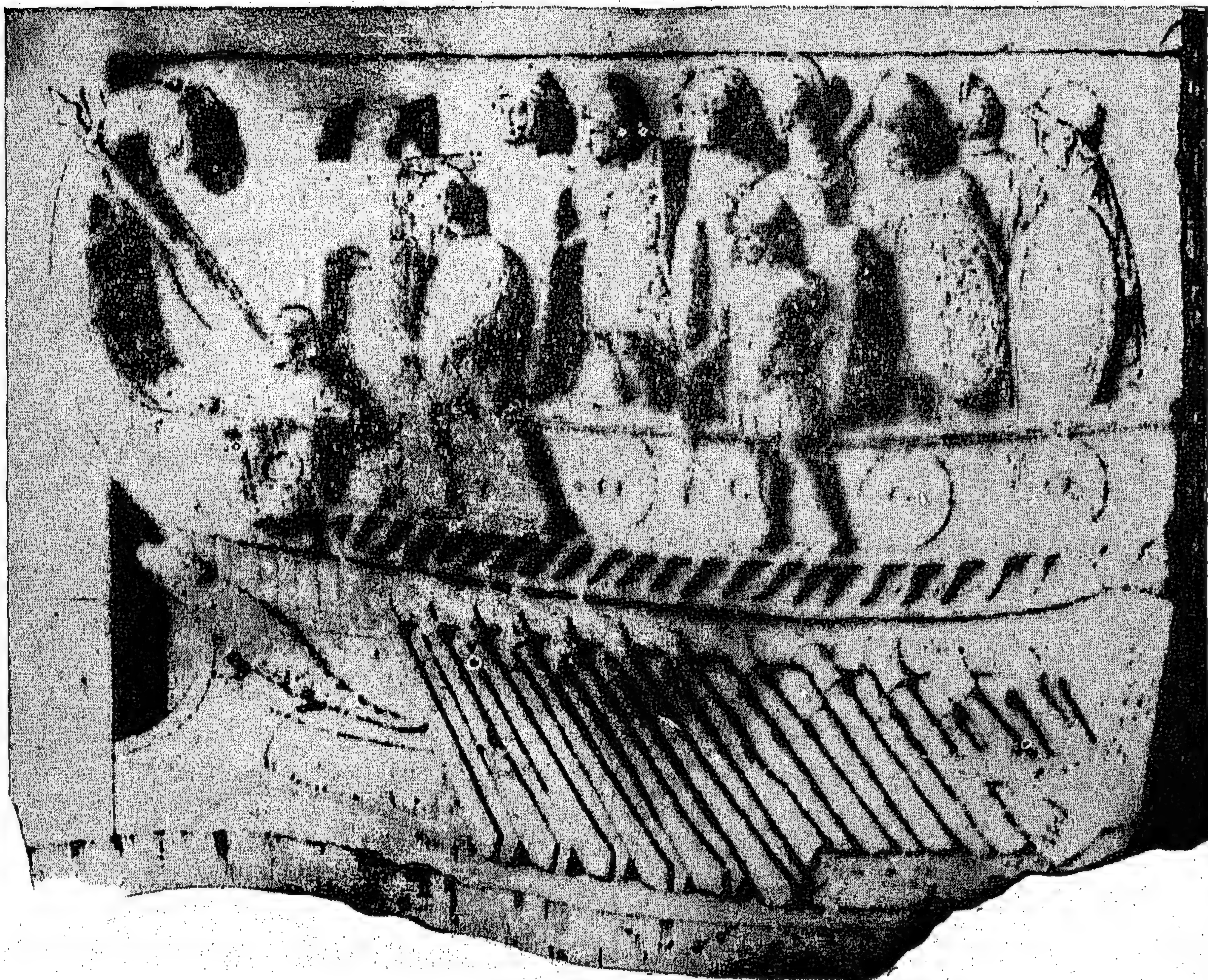
شكل (١٢)

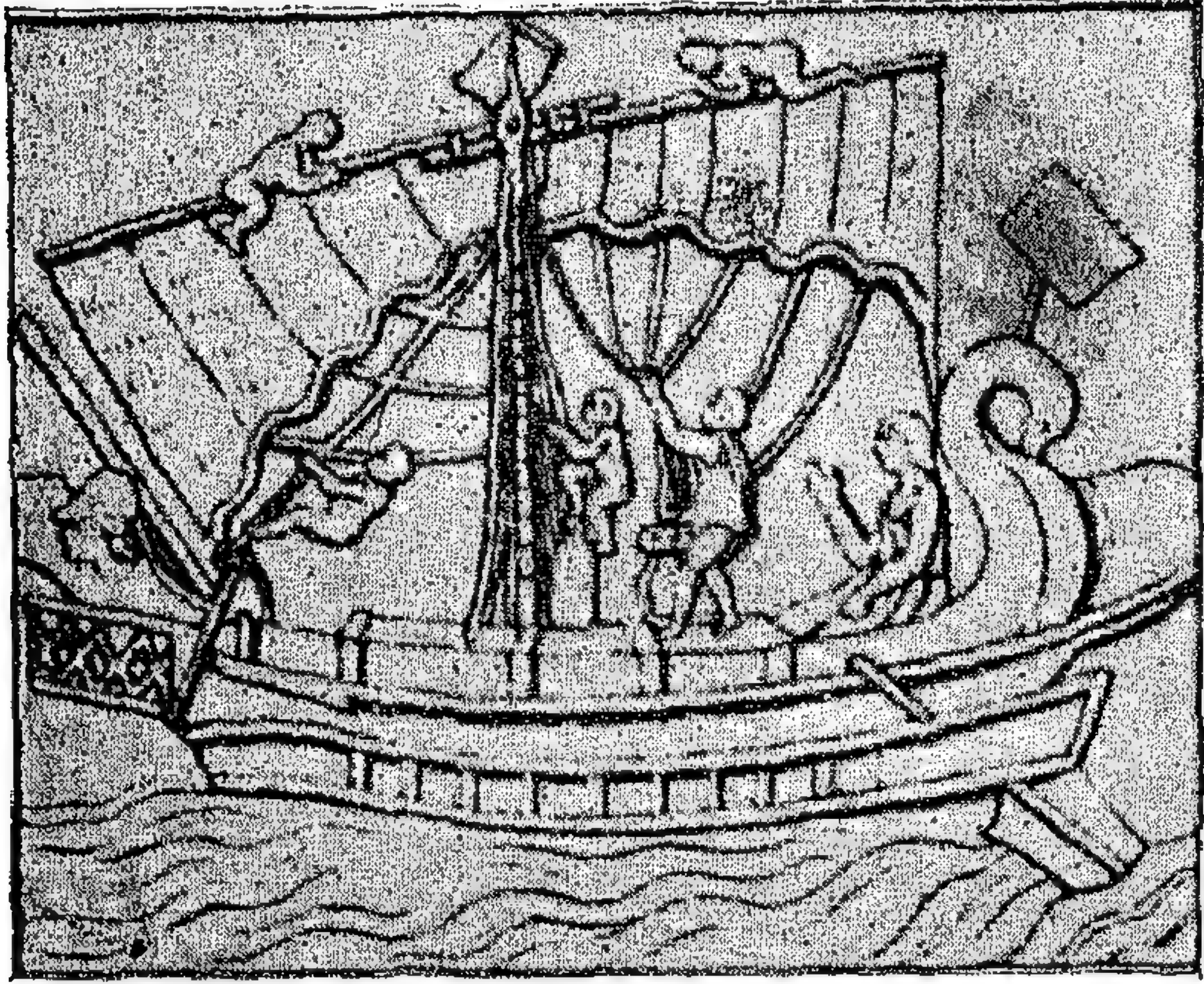


شکل (۱۳)



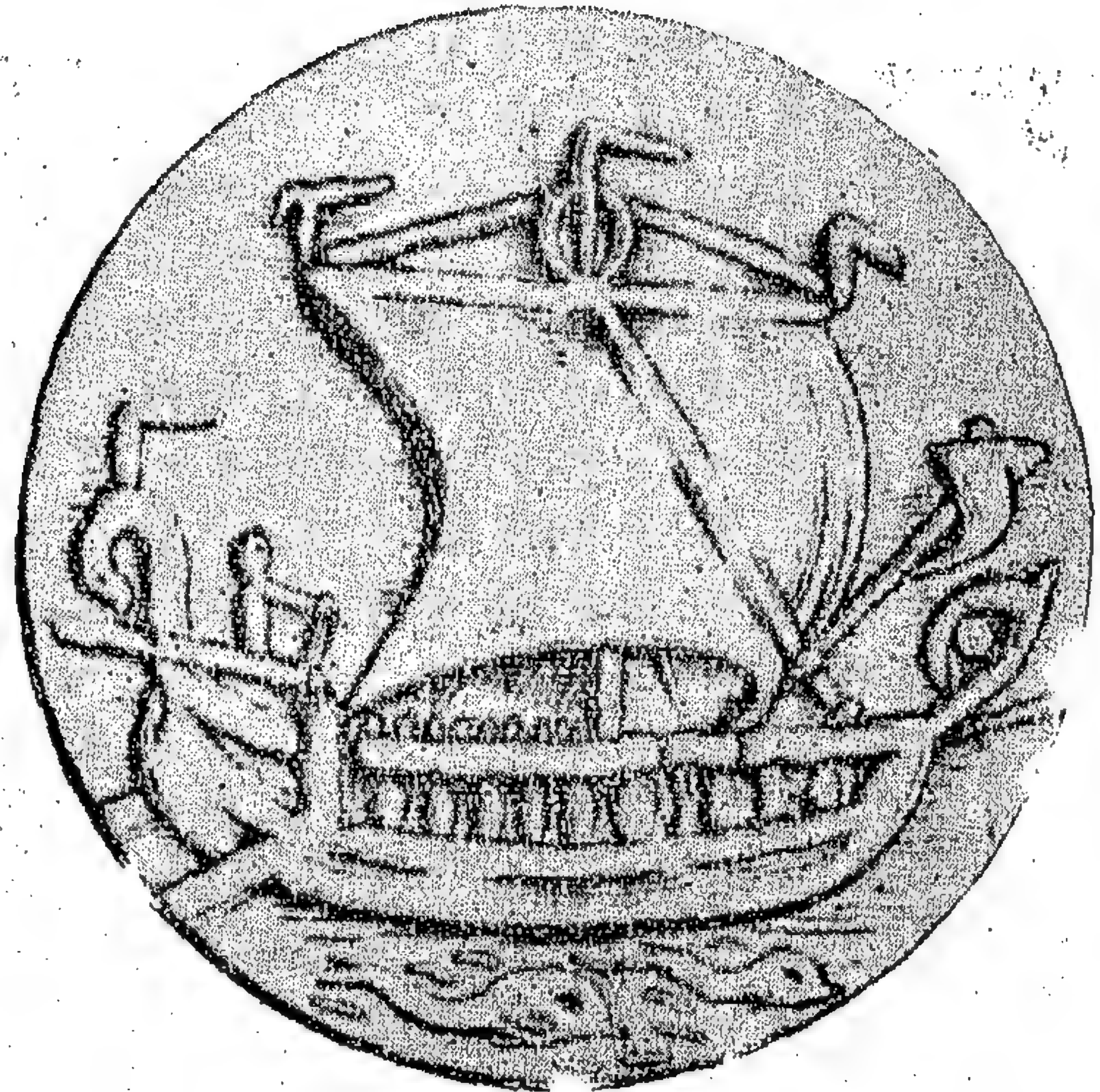
شکل (۱٤)





شکل (۱۵)

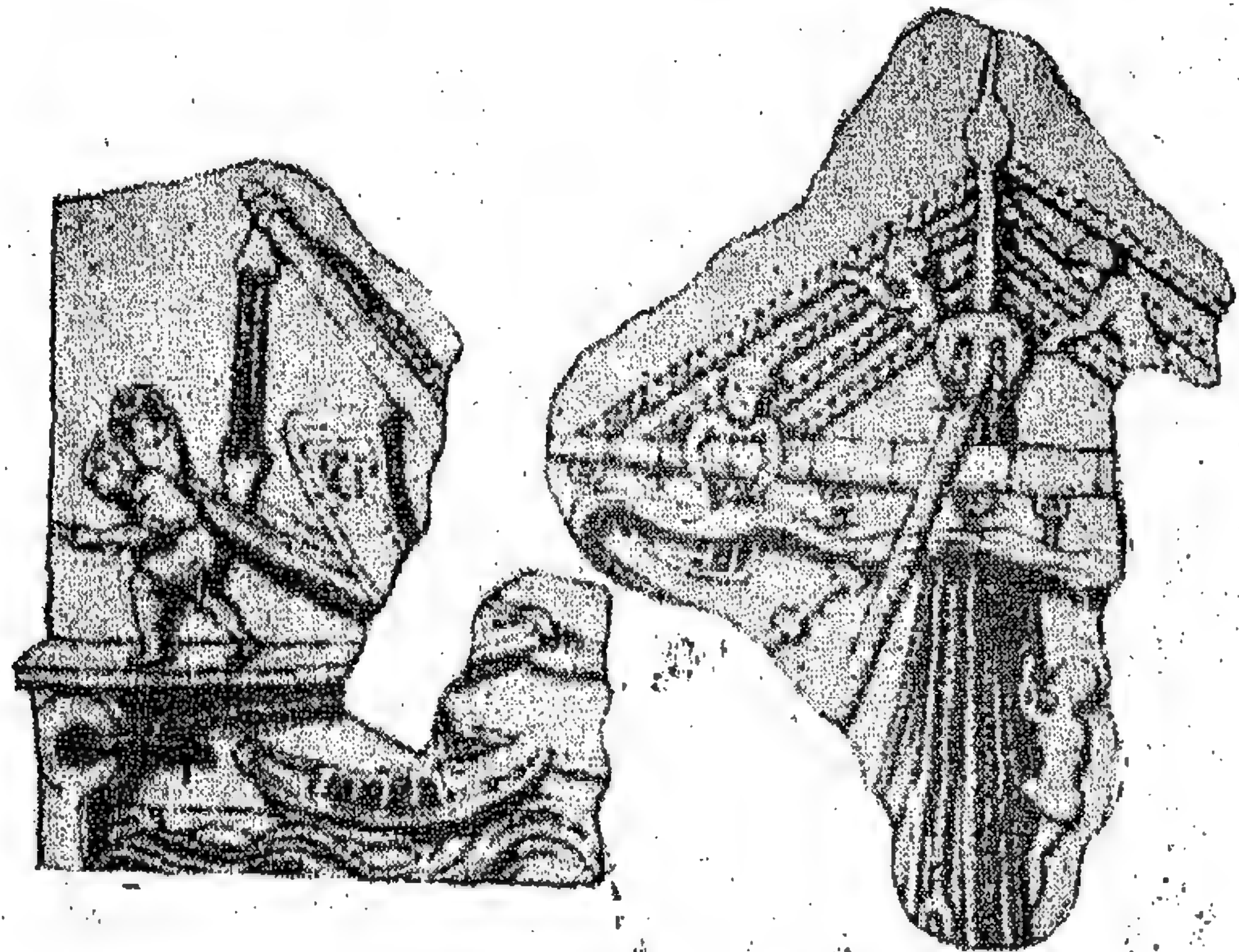
شکل (۱۶)



شکل (۱۷)

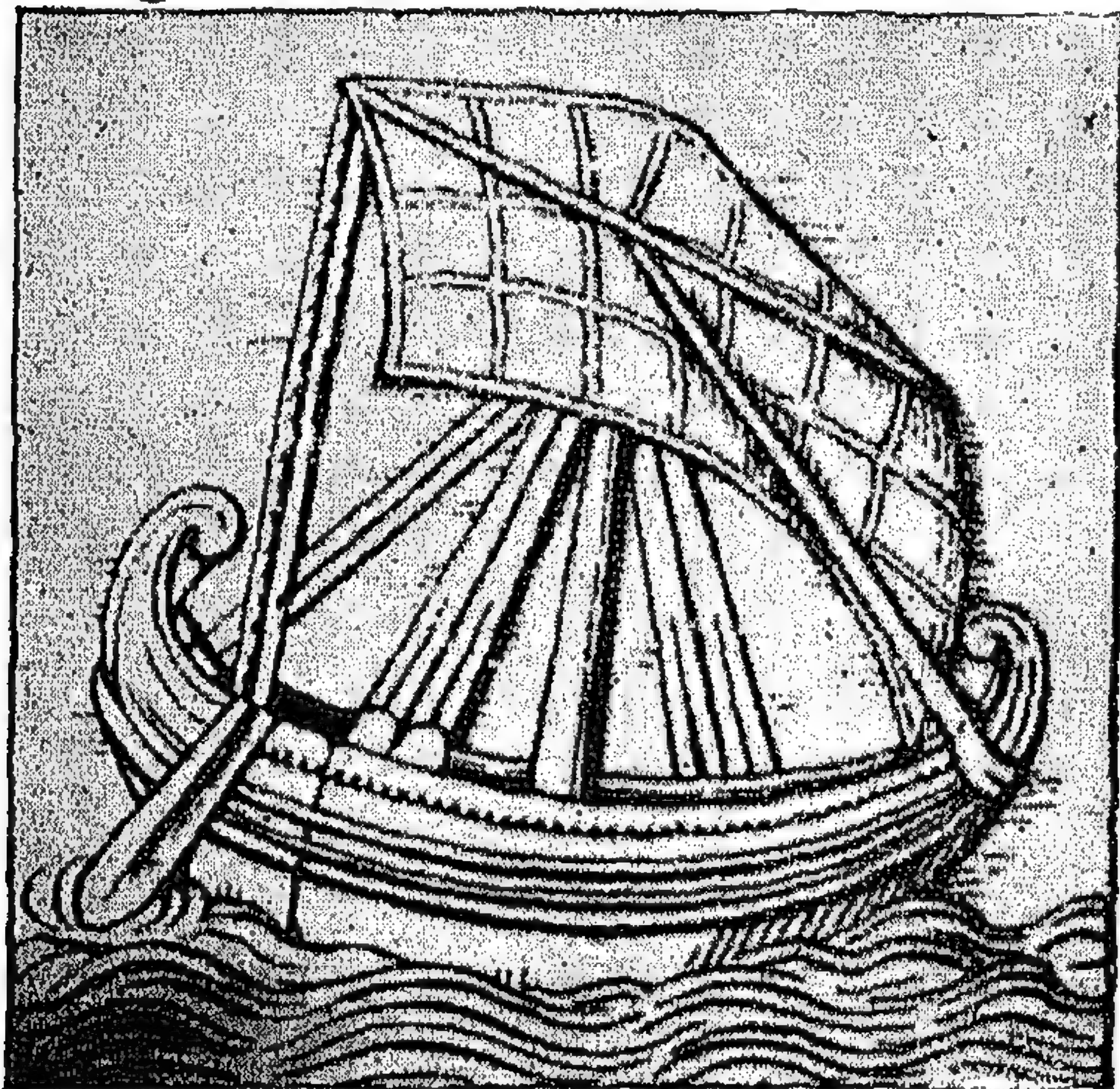


شکل (۱۸)



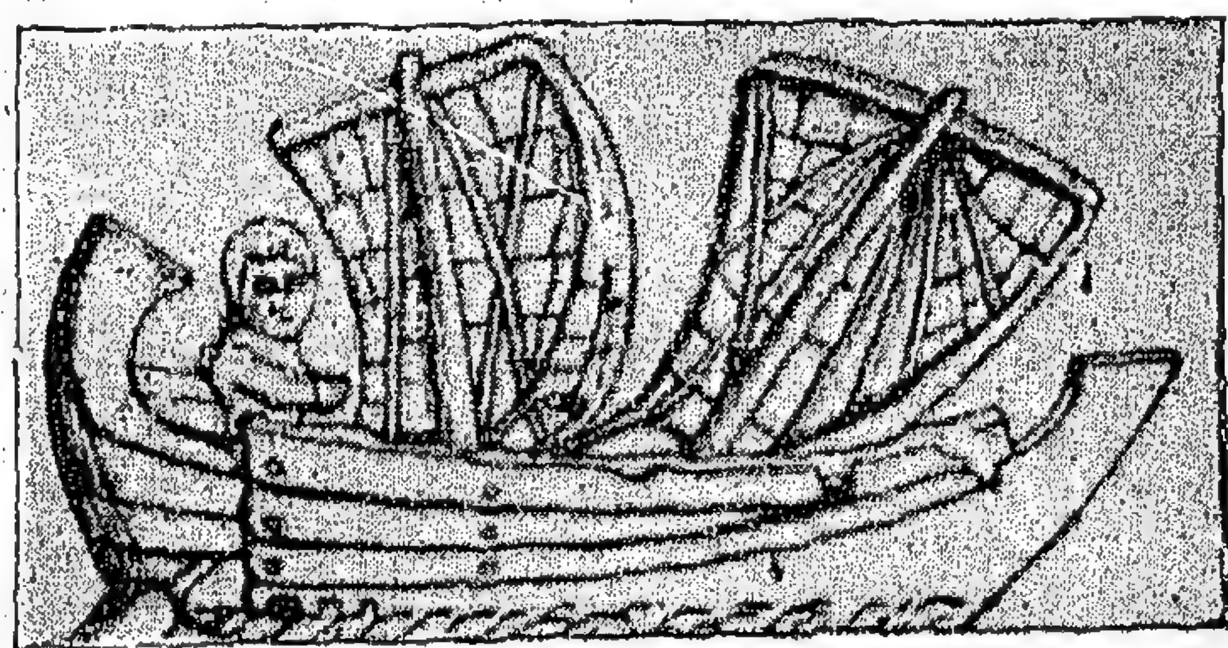
شکل (۱۹)

شکل (۲۰)



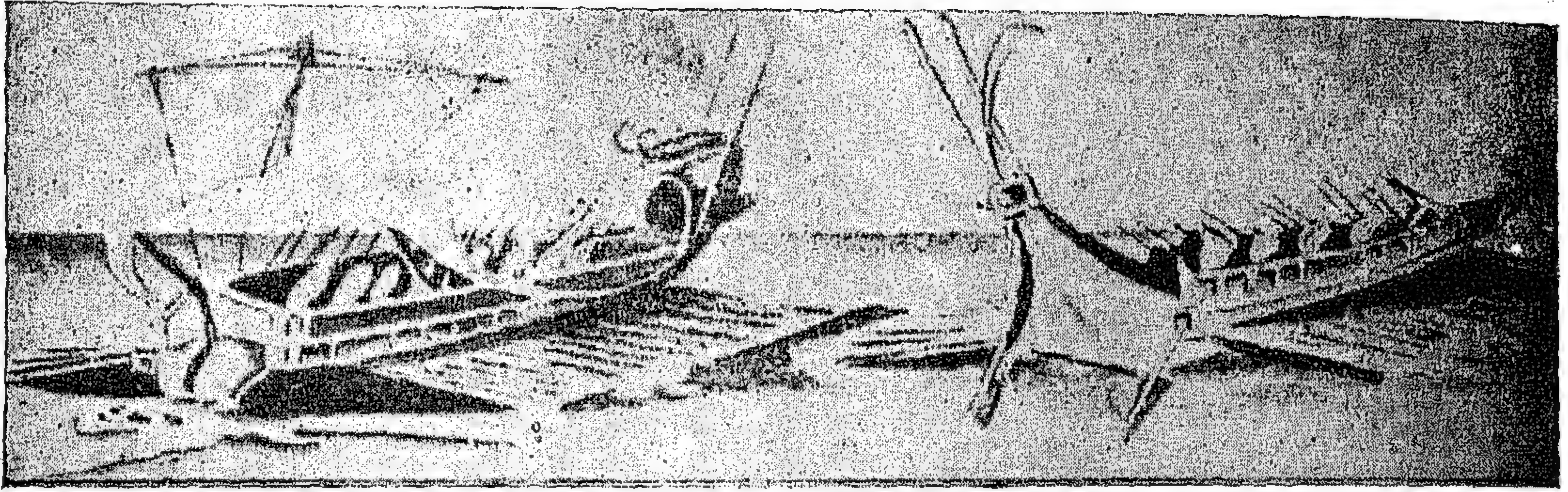
شکل (۲۱)

شکل (۲۲)



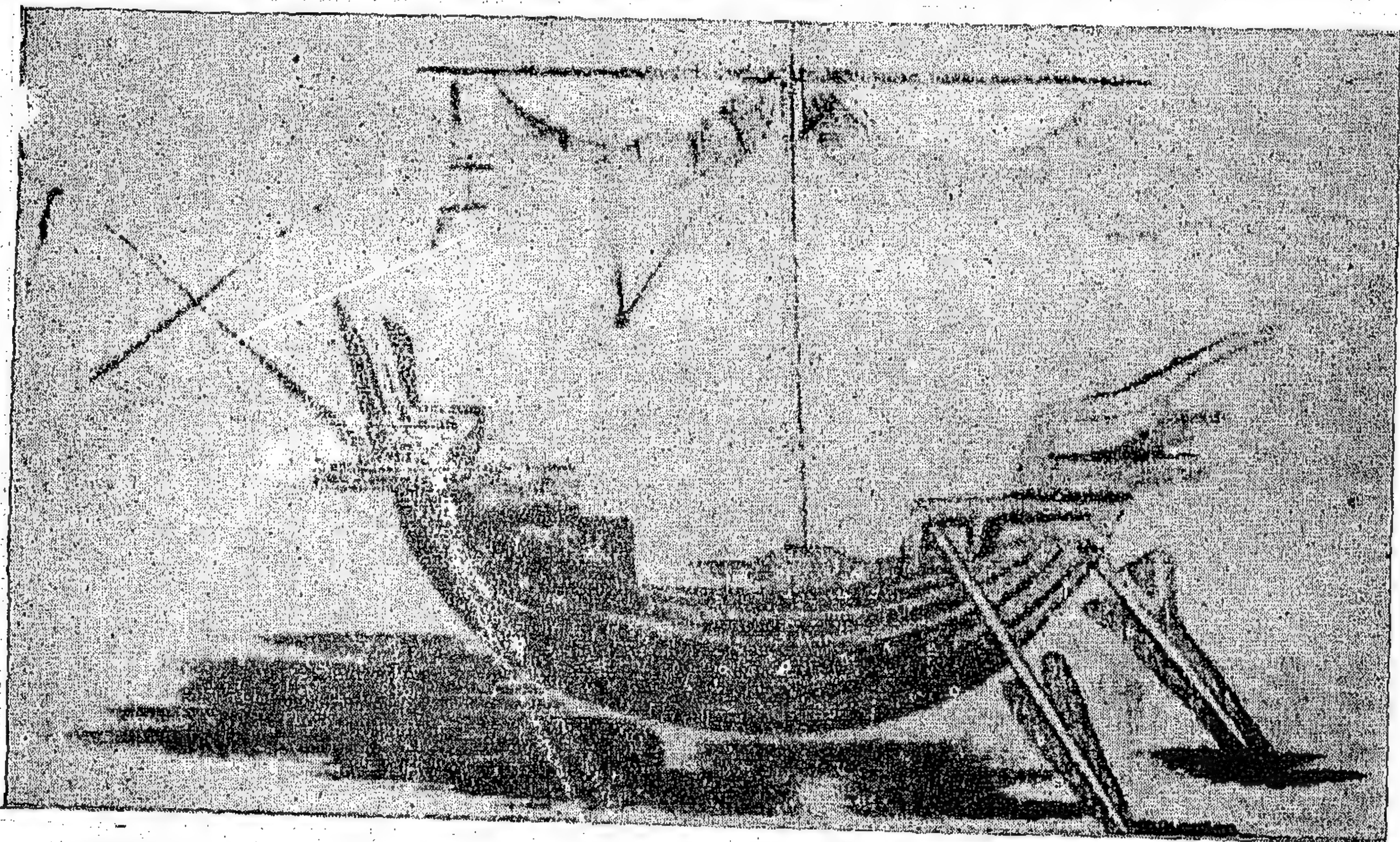


شکل (۲۳)



شکل (۲۴)

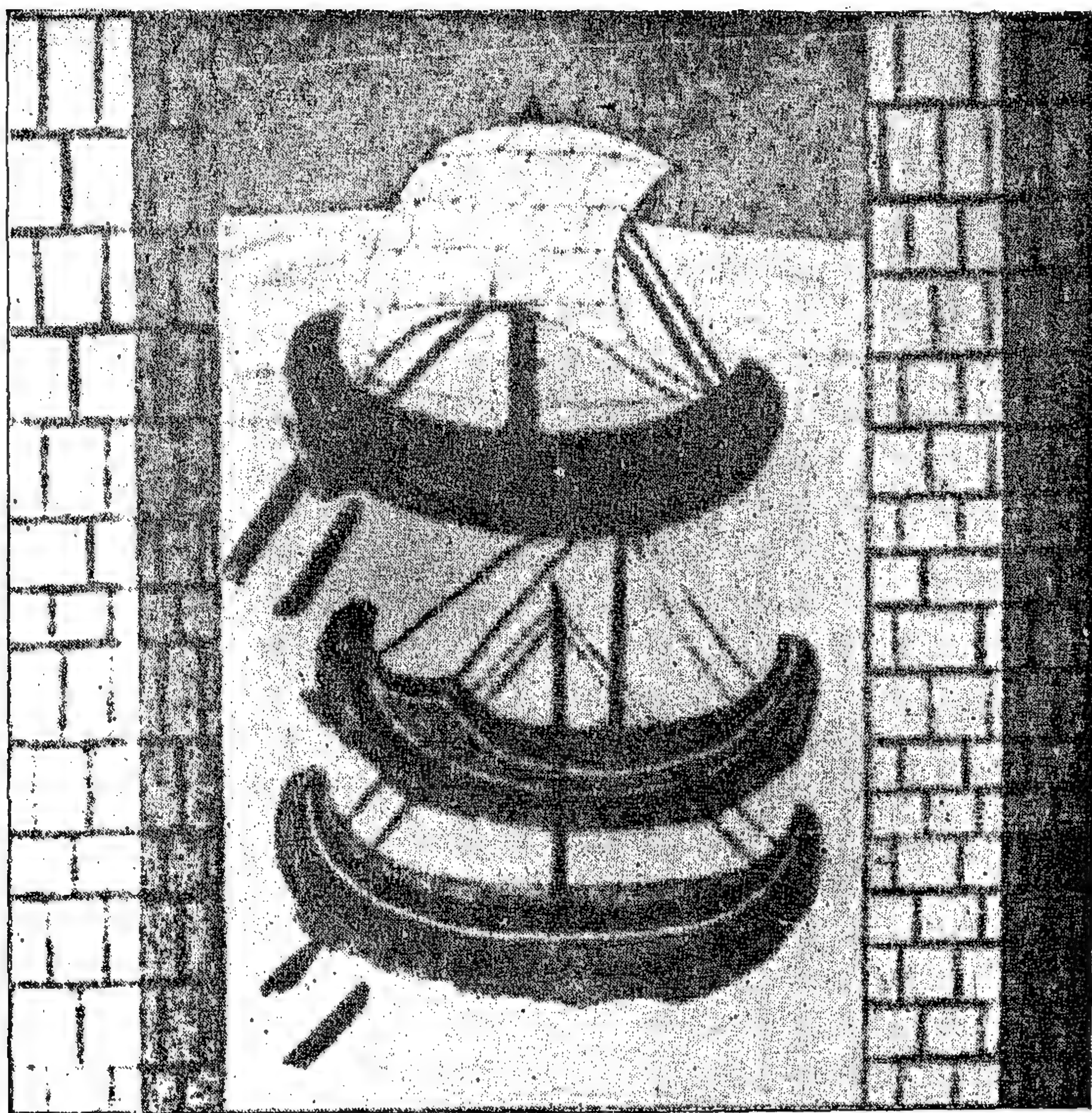
شکل (۲۵)



شکل (۲٦)

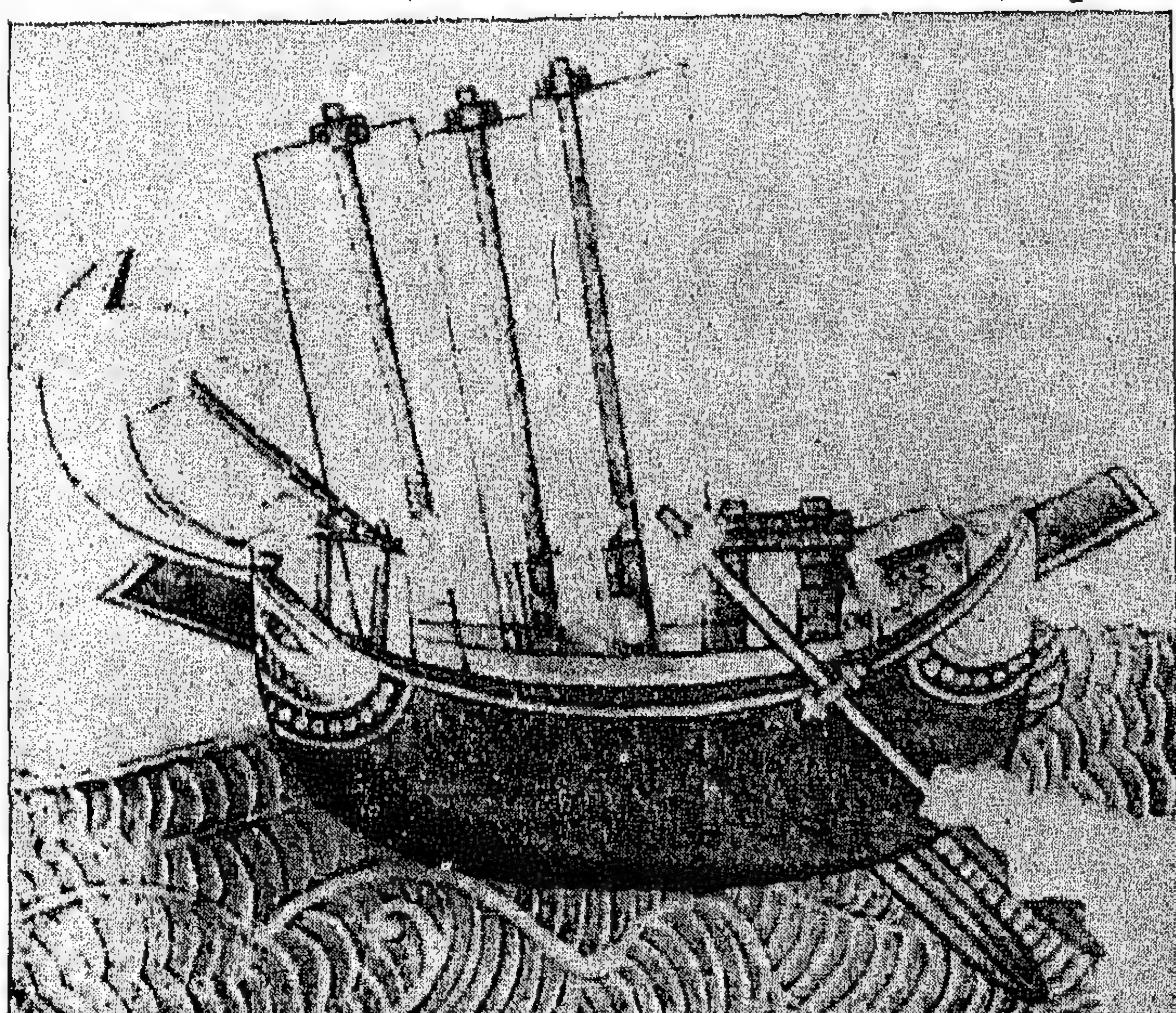


شکل (۲۷)



شکل (۲۸)

شگل (۲۹)





شکل (۳۰)

شکل (۳۱)

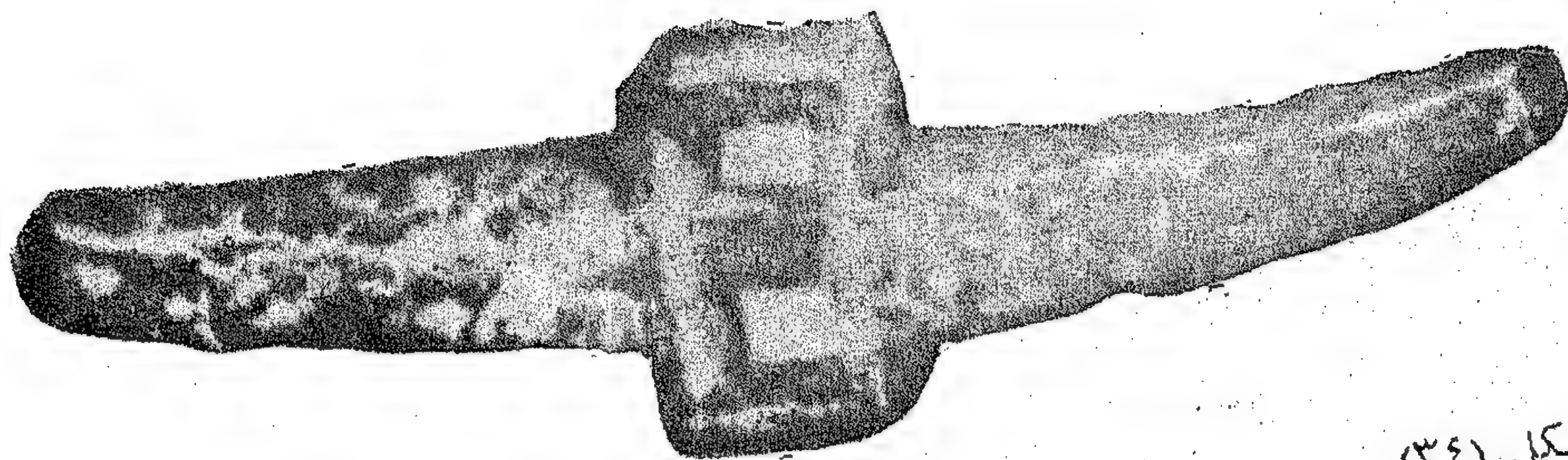




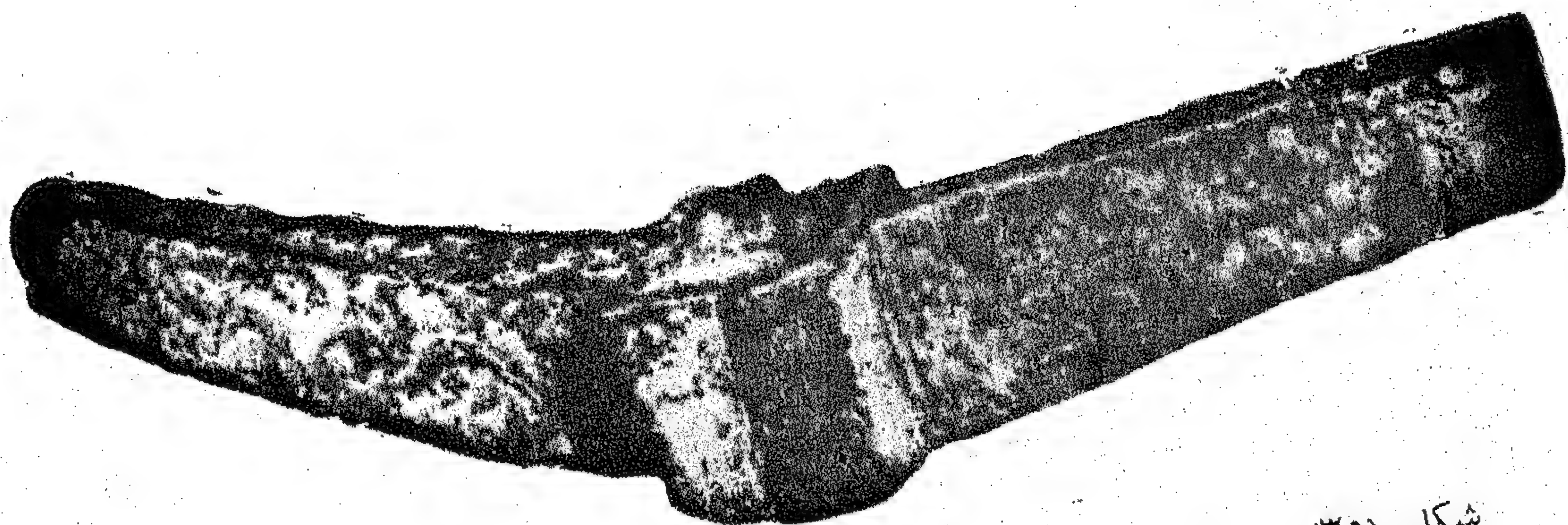
شکل (۳۲)

شکل (۳۳)



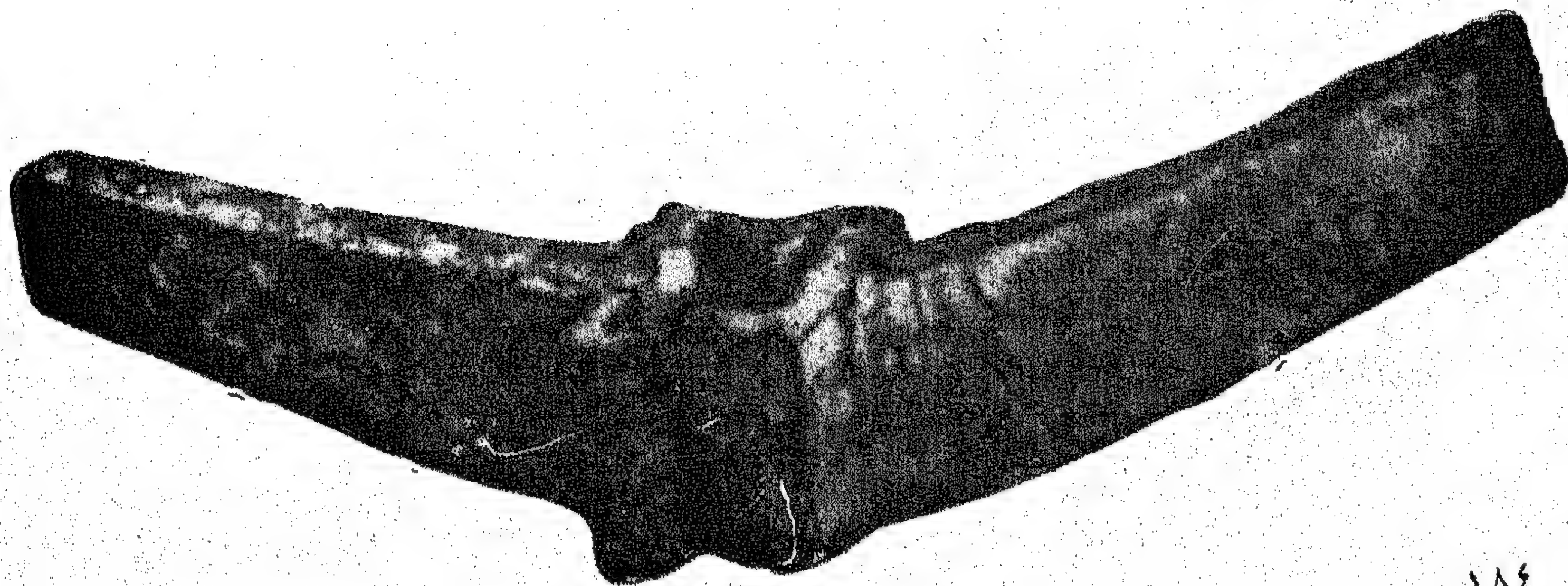


شكل (٣٤)



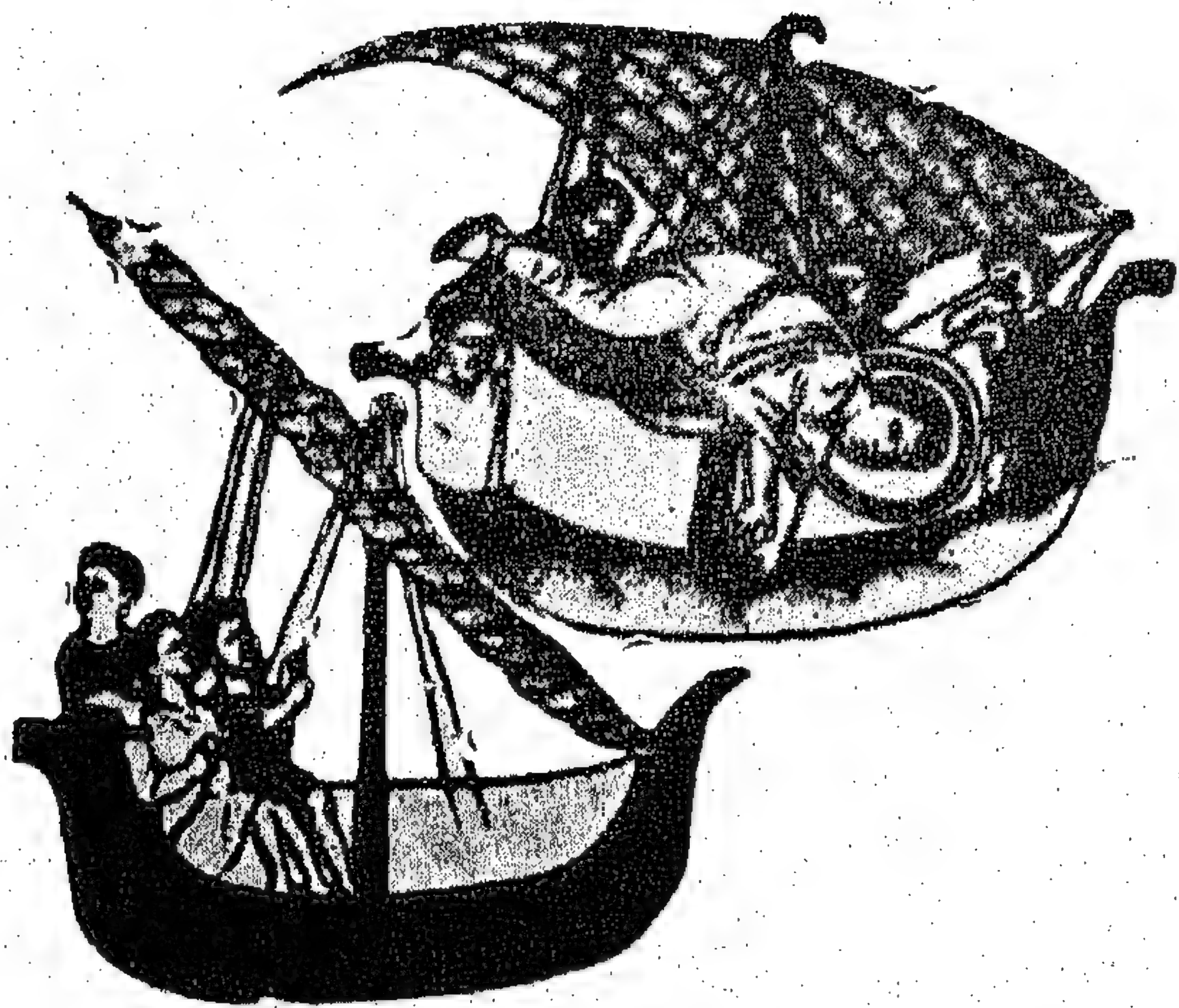
شكل (٣٥)

شكل (٣٦)

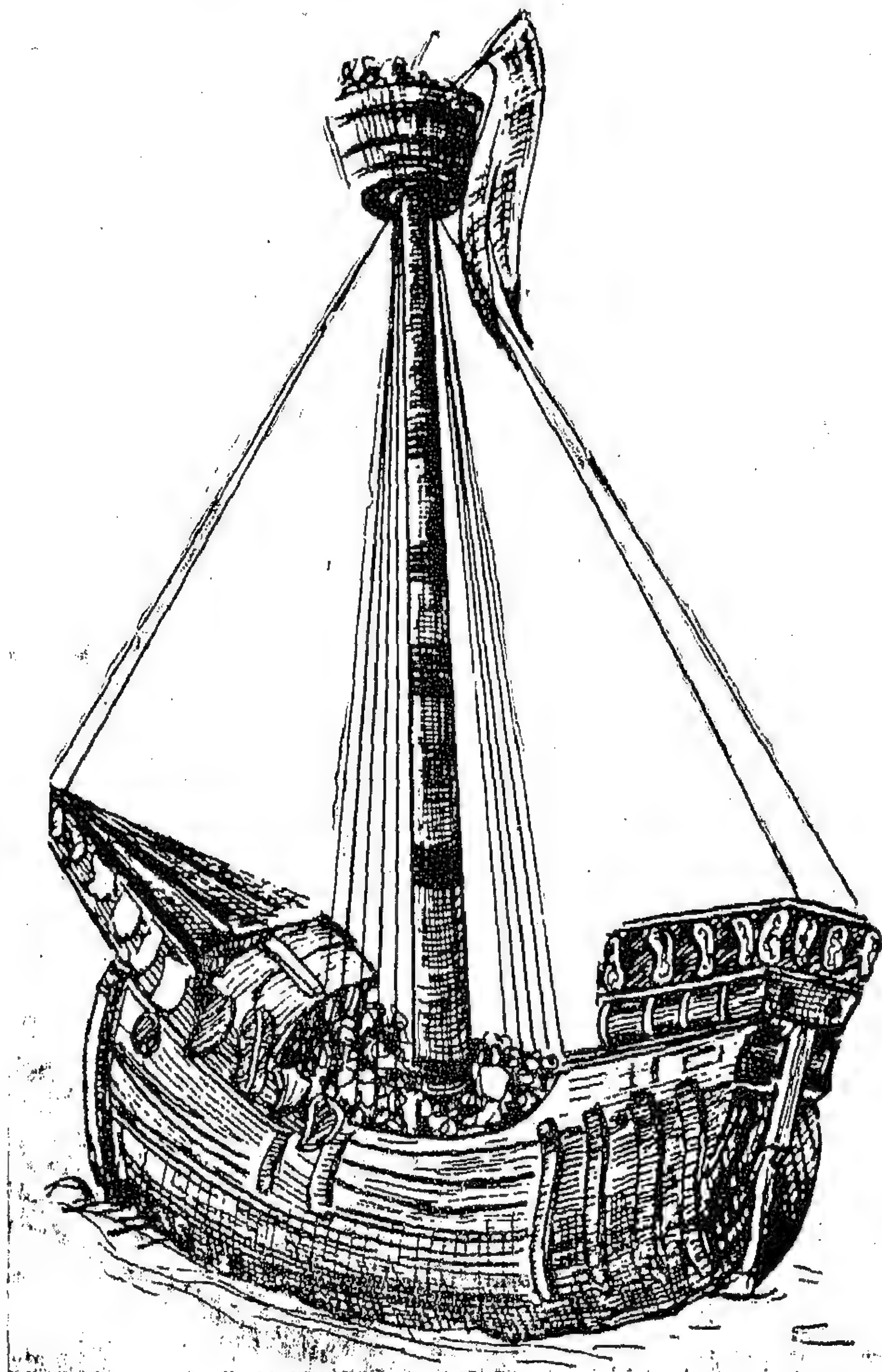




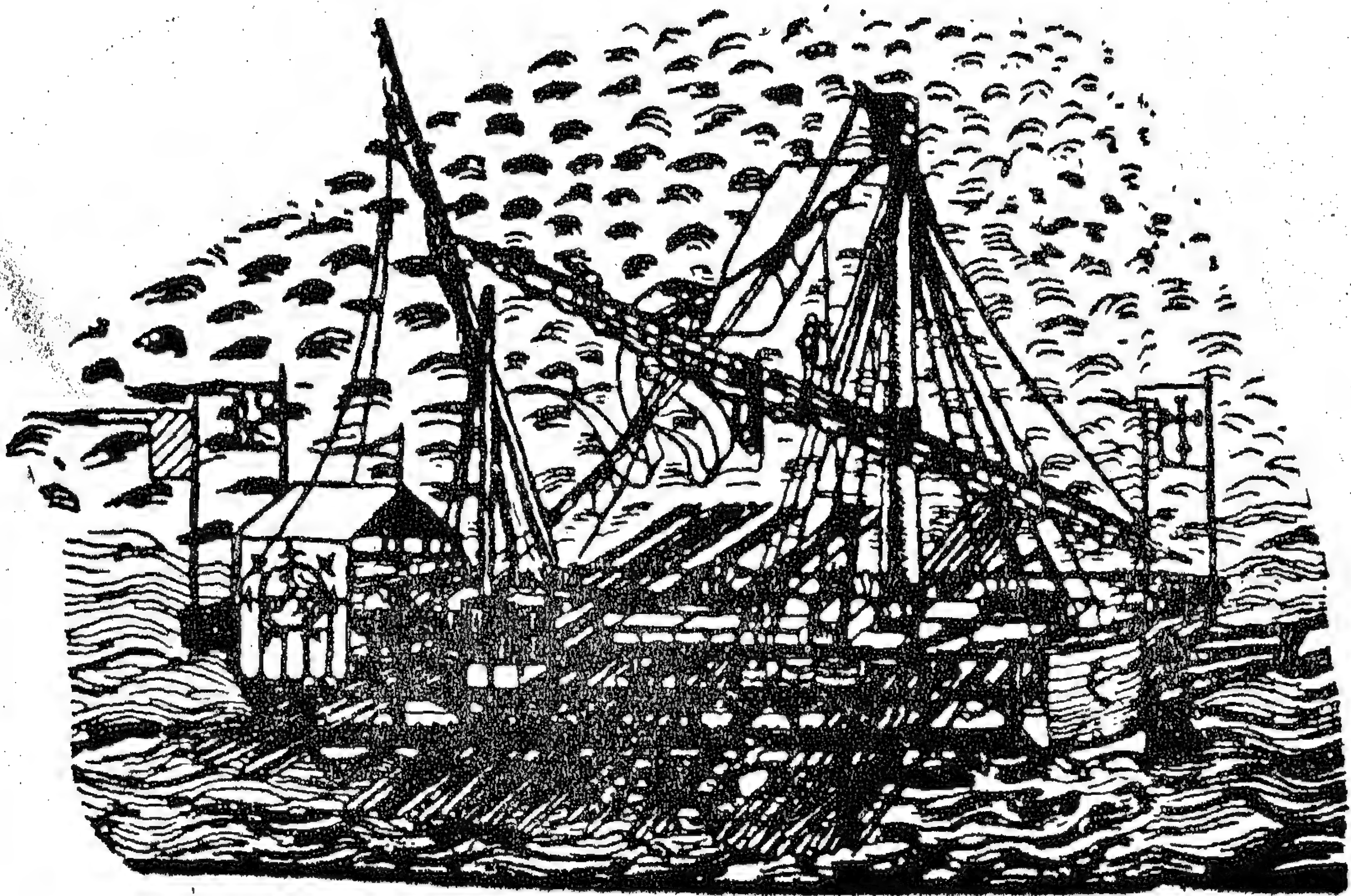
شکل (۳۱)



شکل (۳۸)

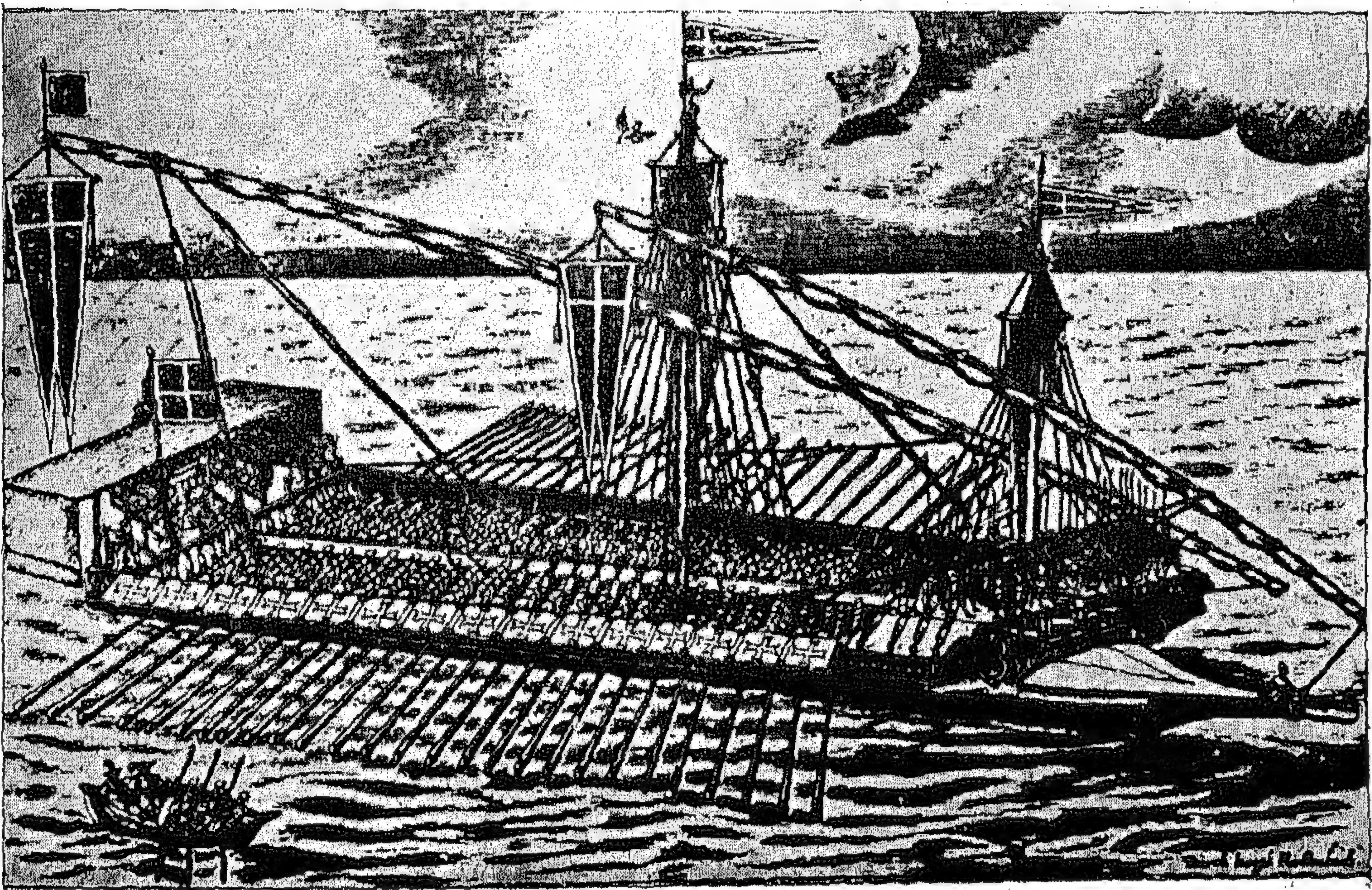


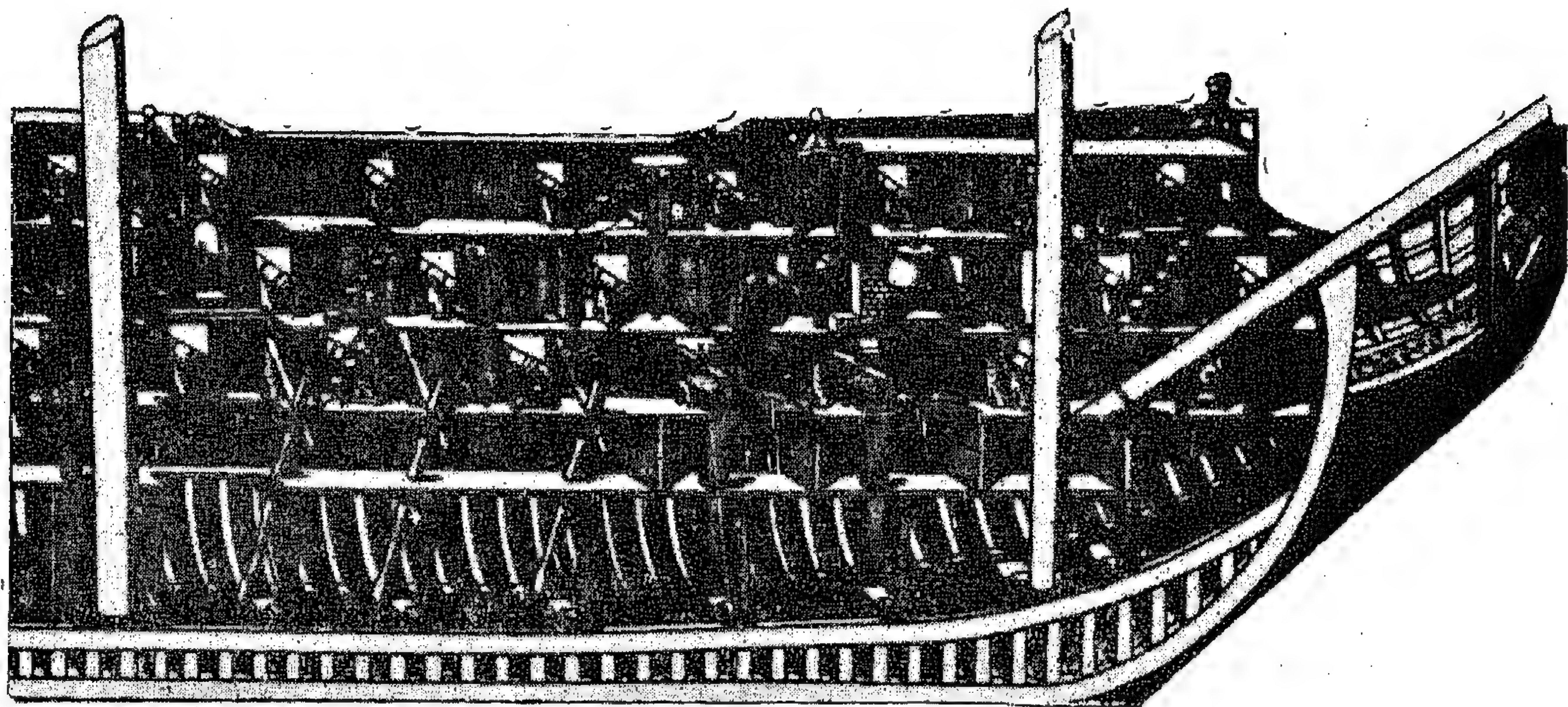
شکل (۳۹)



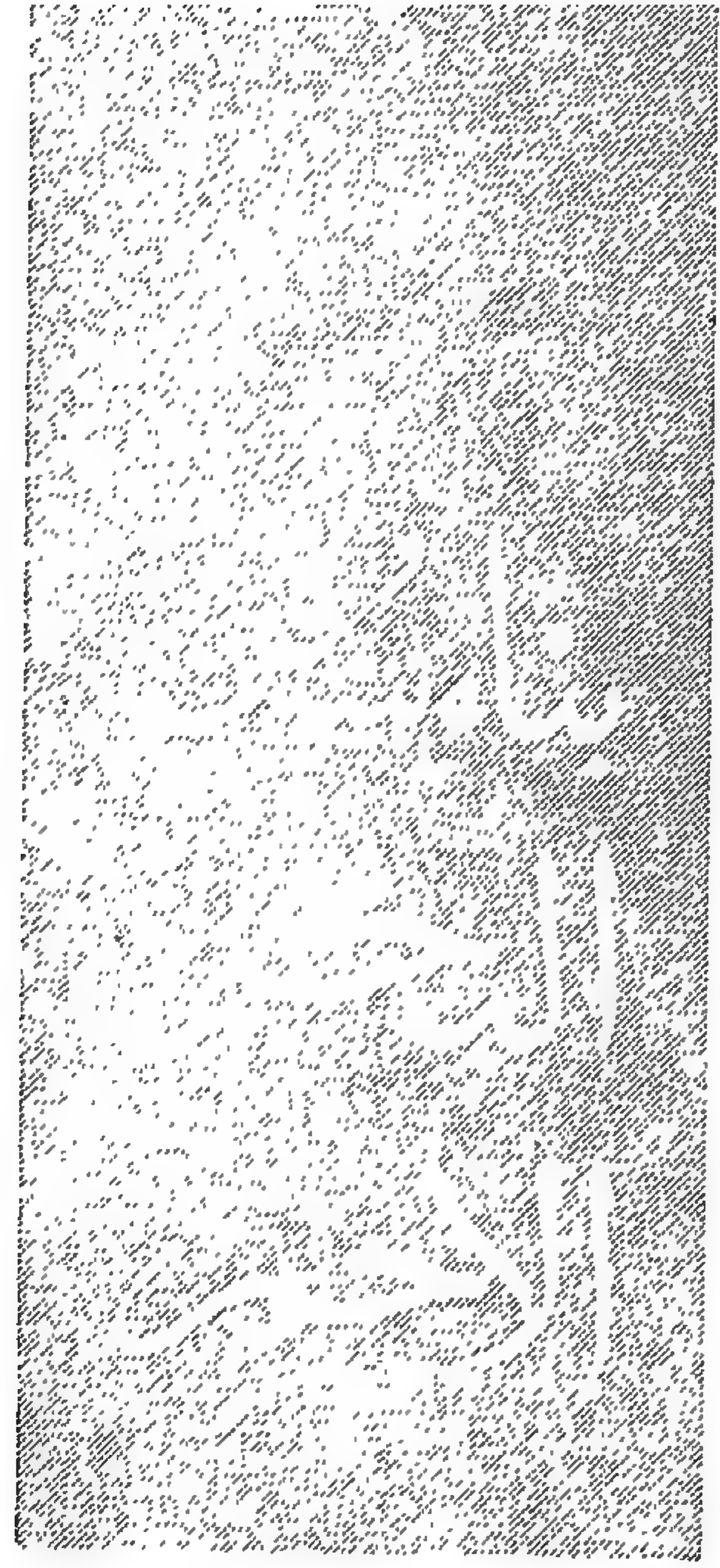
شكل (٤٠)

شكل (٤١)





شكل (٤٢)



ولما كانت طبيعة البحر الأحمر تختلف عن البحر الأبيض المتوسط ، بما يحتويه من صخور وما به من تيارات بحرية وما يهب عليه من رياح وأعاصير ، فقد تطلب هذا الاختلاف ، تغيرا فى بناء السفن التى تسير فيه والتى تبحر فى المحيط الهندى، الذى يشبه فى طبيعته وخواصه البحر الأحمر الى حد كبير .

وقد شاهد ابن بطوطة [1] صعوبة السير فى تلك البحار فقال « وهذا البحر لا يسافر فيه بالليل لكثرة أحجاره ، وانما يسافرون من طلوع الشمس الى غروبها، ويرسون وينزلون الى البر ، فاذا كان الصباح صعدوا الى المركب وهم يسمون رئيس المركب الربان ، ولا يزال أبدا فى مقدم المركب ينبه صاحب السكان على الأحجار ، وهم يسمونها البنات » . كذلك يصف ابن جبير [2] صعوبة الأبحار فى هذا البحر فيقول « وكانت أهوال شتى عصمنا الله منها بفضله وكرمه ، منها ما كان يطرأ من ضعف عدة المراكب واختلالها ، واقتصامها المرة بعد المرة عند رفع

(١) رحلة ابن بطوطة ص ١٧٢ .

(٢) رحلة ابن جبير ص ٧٥ .

الشراع أو حطه أو جذب مرسى من مراسيه ، وربما سحبت الجلبة [1] بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها فتسمع لها هدءً يؤذن باليأس ، فكنا فيها نموت مرارا ونحيا مرارا » .

ولما كانت مصر تطل على البحرين الأبيض والأحمر ، وكانت لها أساطيل فى كليهما ، فقد كانت دور صناعتها تقوم باعداد سفن خاصة لكل منهما ، وفى ذلك يقول ابن الأثير [2] « انهم من عادتهم اذا رأوا الغزو فى هذا البحر (الأحمر) يفصلون أجزاء السفن فى دور الصناعة فى مصر ويحملونها على الجمال الى الطور الى ساحل بحر القلزم (الأحمر) فاذا وصلوا سمروها وأكملوا انشاءها وتأليفها ، ورفعوها فى البحر وركبوها . وممن فعل ذلك من الصليبيين (أرناط) صاحب الكرك سنة ٥٧٨ هـ ، فقد أنشأ سفنا حملها على البر الى بحر القلزم ، وأركب فيها الرجال وأوقف منها مركبين على حرزة [3] قلعة القلزم لمنع أهلها من استقاء الماء ، وسارت البقية نحو عيذاب فقتلوا وأسروا وأحرقوا فى بحر القلزم نحو ستة عشر مركبا للمسلمين » .

أما عن الصعوبة فى المحيط الهندى فى العصور القديمة والوسطى ، فان كتب الرحالة مليئة بالقصص والروايات التى تبين ما تلاقيه السفن والمراكب من الأخطار ، حتى أنه ليخيل لنا نحن أبناء القرن العشرين وكأنها أساطير أو ضرب من الخيال غير المعقول ، فقد جاء فى كتاب « عجائب الهند بره وبحره وجزايره » للبحار المشهور (بزرك بن شهريار [4] الناخذاه الرام هرمزى) فى قصته عن مهارة « عبهرة » فى الملاحة ما يلى : أصله من كرمان ، وكان ببعض عراها [5] يرعى

---

(١) الجلبة : جمعها الجلبات ، وهى السفن التى لا يستعمل فى بنائها المسامير المعدنية وسيأتى الكلام عنها فيما بعد .

(٢) ابن الأثير ص ١٣٩ .

(٣) حرزة : جمعها حرز ، يقال حرزة من ترابه ، وجاءت فى المراجع العربية بمعنى الصخر البارز فى البحر .

(٤) العرب والملاحة فى المحيط الهندى (المعرب ص ٢٩٣) .

(٥) عرى : مفردها عروة أى الناحية (المرجع السابق المعرب) .

الغنم ، ثم صار صيادا ، ثم صار أحد بانانية [1] مركب يختلف الى الهند ، ثم تحول الى مركب صينى ، ثم صار بعد ذلك ربانا وله فى البحر طرايق ، وسافر الى الصين سبع مرار ، ولم يكن سلك قبلة الى الصين الا من غرر [2] ، ولم يسمع أن أحدا سلكه وسلم وعاد قط ، فان سلم فى المضى فهو عجب ، فلا يكاد يسلم فى العودة . وما سمعت أن أحدا سلم فى الذهاب والمجيء سواه » . ثم يحدثنا عن غرق سفينة فى الطريق الى الهند ، فيقول « ومن مصايب البحر المشهورة التى أثرت الى يومنا هذا ما حدثنى به بعض التحـال قال : خرجت فى مركب من سيراف فى سـنة ست وثلثمائة (٩١٩م) يريد صيمور ، وكان معنا مركب عبد الله بن الجنيد ومركب سـبا وكانت هذه الثلاثة المراكب فى نهاية الكبر ، ومن المراكب الموصوفة فى البحر ونواخذتها مشهورون لهم قدر ومنزلة فى البحر . وفى المراكب ألف ومائتا رجل من التجار والنواخذة والبانانية والتجار وغيرهم من صنوف الناس ، وفيها من الأموال والأمتعة ما لا يعرف مقداره لكثرته ، فلما سرنا أحد عشر يوما رأينا آثار الجبال ولوايح أرض سندان وتانة وصيمور ، وما سار هذا السير السريع قبلهم أحد فيما سمعنا » ثم يضيف « ثم جاءتنا الريح من الجبال فلم نضبط الشرع ، وأخذنا الخب ، والمطر والرعد والبرق ، فقال الربانية والبانانية نطرح الأمتعة فمنعهم أحمد (ربان مركبنا) وقال لا أطرح الا بعد أن يخرج الأمر عن يدى وأعلم أنى هالك . ونزل الرجال ينزفون الجمة [3] ، فلما كان اليوم السادس ، وكاد المركب أن يغوص فى البحر ، قال اطرحوا الحمولة ، فلم يمكن طرح شىء لأن الخوابى [4] والأعـدال [5] ثقلت بالمطر ، وكان ما فيه خمسمائة منا [6] ، فقـد صار فيه ألف وخمسمائة منا بالمطر . وعاجلهم الأمر ، وطرحوا القارب الى الماء ، ونزل فيه

---

(١) بانانية : جمع باناني ، ومعناه هنا الملاح ، وإن كان المراد به عادة التاجر الهندى والكلمة هندية الأصل .

(٢) غرر بنفسه : عرضها للهلكة .

(٣) الجمة : الموضع الذى يجتمع فيه الماء الراشح .

(٤) الخوابى : جمع خباء ، ويقول دوزى : توجد فى مؤخرة السفن المصرية ، وهى كبينة ذات جانبين ومكشوفة للسماء (Dozy Part I Part. P 347) .

(٥) الأعدال : جمع عدل وهو الكيل .

(٦) المن : كيل معروف أو ميزان أو رطلان .

ثلاثة وثلاثون رجلا ، وقيل لأحمد قم فانزل فى القارب ، فقال لا أبرح مركبى ، فانه أرجى فى السلامة من القارب ، وان تلف أتلف معه فلاحظ لى فى الرجوع بعد تلف مالى » . « ولشدة الجوع وما نحن فيه أومأ بعضنا الى بعض أن نأكل واحدا منا ، وكان معنا فى القارب صبى سمين لا يبلغ ، وكان أبوه فى جملة من تخلف فى المركب، فعزمنا على أكله فأحس الصبى بذلك فرأيته وهو ينظر الى السماء ويحرك شفتيه وعينيه تحريكا خفيا ، فما مضت ساعة حتى رأينا آثار الأرض » . « وهلك جميع أهل المراكب الثلاثة ، فلم يسلم منهم الا نفر من الذين كانوا فى القارب . وكان فى جملتهم (من هلك) ربان المركب أحمد وكان اسمه « بقى » .

لذلك فقد احتاجت سفن البحر الأحمر والمحيط الهندى الى أنواع خاصة من الخشب يمتاز بمتانته وصلابته حتى تستطيع مقاومة وتحمل العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القاسية ، فقد كانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج (١) أو خشب جوز الهند ، وهو كما جاء فى دائرة المعارف البريطانية « أنفس أنواع الخشب المعروفة جميعا ، فهو شديد الاحتمال فمتى تم اعداده لم ينشق أو يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله واذا اتصل بالحديد لم يكن فى هذا الاتصال خير له أو للحديد ، كما أنه ليس شديد الصلابة ولذا يسهل استعماله ، وله مرونة وقوة احتمال عظيمتان . وينمو بكثرة فى جنوب الهند وفى بورما وسيام واندونيسيا ، وكانت بلاد الشرق الأوسط والأدنى تستورده من الهند منذ أقدم العصور ، فقد قال ابن جبير (٢) ان خشب بناء السفن فى عيذاب كان يجلب من الهند واليمن . ويقول المسعودى (٣) « ان سفن المحيط الهندى كانت تبنى من الساج لأنه يكاد يمتنع على البلا اذا كان فى ماء البحر ، فهو يبقى أكثر من مائتى سنة اذا ظل فى الماء ، فاذا أخرج منه كان أسرع الى التلف وان لم يتطرق اليه الا بعد حين » .

ويقول الادريسى « وكانت مراكب أهل سيراف اذا وصلت من بحر الهند الى جدة أقامت بها ، ونقل ما فيها من الأمتعة التى تحمل الى مصر فى مراكب القلزم

---

(١) الساج Teak .

(٢) ابن جبير ص ٧٦ .

(٣) مروج الذهب ص ١٨٩ .

اذ كان يتهيأ لمراكب السيرافيين سلوك ذلك البحر لصعوبته ، وكثرة جباله النابتة فيه ، وانه لا ملوك فى شىء من سواحله ولا عمارة ، وان المركب اذا سلكه احتاج فى كل ليلة الى أن يطلب موضعا يستكن فيه خوفا من جباله فيسير النهار ويقيم لليل ، وهو بحر مظلم كريه الروائح لا خير فى بطنه ولا ظهره وليس كبحر الهند والصين الذى فى بطنه اللؤلؤ والعنبر وفى جباله الجوهر والمعادن والذهب » .

وكان هيكل سفن البحر الأحمر والمحيط الهندى يثبت بعضه الى بعض على أبسط صورة فقد كان الهراب يوضع على الأرض أولا ثم تربط اليه ألواح أفقية على كلا الجانبين بخيوط من الليف وتشد هذه الألواح بعضها الى بعض بهذه الخيوط أيضا . وكانت الخيوط تغرز خلال ثقوب تثقب على أبعاد معينة قرب أطراف الألواح المتجاورة [1] . ويقول ابن بطوطة [2] « ان سفن البحر الأحمر كانت تخاط بحبال الليف وهى من صنع أهل عيذاب ، اذ ليس لأهلها حرفة للتعيش الا تعمير سفن الحجاج يسمونها (الجلبات) واحداها (جلبة) وهى ملفقة الانشاء ، ولا يستعملون فيها المسامير ، وانما يخيطون الخشب بالليف ، ويضعون خلالها دسرا من عيدان النخل ثم يطلونها بالشحوم والنورة فتستمر عرضة للخطر وآفة لحجاج البيت يغرق الكثير منهم بسببها » .

كذلك وصف لنا ابن جبير [3] كيفية صنع مراكب البحر الأحمر فقال « الجلاب التى يعرفونها فى هذا البحر الفرعونى (الأحمر) ملفقة الانشاء لا يستعمل فيها مسمار البتة ، انما هى مخيطة بامراس من القنبار [4] ، وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه الى أن يتخبط ويفتلون منه أمراسا يخيطون بها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخيل ، فاذا فرغوا من انشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها ، وهذا القرش حوت

---

(١) Cecil Torr: Ancient Ships, P. 37.

(٢) رحلة ابن بطوطة جـ ٥ ص ١٨١ .

(٣) رحلة ابن جبير ص ٦٥ — ٧٣ .

(٤) القنبار — أو القنبر بفتح القاف وسكون النون وفتح الباء الموحدة والراء ، وهو ليف جوز النارجيل وهم يدبغونه فى حفر على الساحل ، ثم يضربونه بالمرازب ثم يغزله النساء وتصنع منه الحبال لخياطة المراكب (ابن بطوطة جـ ٤ ص ١٢١) .

عظيم فى البحر ، ومقصدهم من دهان الجلبة هو أن يلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة فى هذا البحر ولذلك لا يعرفون فى المركب المسمارى » .

وجاء فى كتاب سلسلة التواريخ[1] « ان مما حدث فى زماننا هذا ولم يعرفه من تقدمنا ، أن البحر الذى عليه بحر الصين والهند يتصل ببحر الشام ، ولا يقوم فى أنفسهم ذلك ، حتى وجد فى بحر الروم خشب مراكب العرب المخرزة ، التى قد تكسرت بأهلها فقطعها الموج وساقتها الرياح بأمواج البحر الخزر ، ثم جرى فى خليج الروم ، ونفذ منه الى بحر الشام ، وان الخشب المخرز لا يكون الا لمراكب سيراف خاصة ، ومراكب الشام والروم مسموزة غير مخروزة » .

وجاء فى وصف الرحالةالايطالى ماركو بولو[2] لسفن المحيط الهندى ما يلى: « ان المراكب التى كانت تستعمل فى هرمز من أسوأ صنف ، ومعرضة من يركبها للمهالك وذلك راجع الى أنه لا يستطاع استعمال المسامير فى بنائها ، وانما كانت تثقب الألواح قرب أطرافها بأقصى ما يمكن من العناية بمثقاب من الحديد ، ثم توضع فى الثقوب مسامير من خشب تصل بعضها ببعض ، بنوع من الليف يصنع من قشر جوز النارجيل ، ولا يطلى بعد ذلك بالقار ، بل بزيت يتخذ من دهن الحوت ، والسفن التى تجرى فى هذا المحيط لم يكن فيها أكثر من طبقة واحدة ، وكانت فى معظم الأحيان ذات شراع واحد » .

وقد اختلف الرحالة والمؤرخون فى الأسباب التى من أجلها استعملت الخيوط فى بناء سفن البحر الأحمر والمحيط الهندى بدلا من المسامير فى تثبيت الألواح . وما هى الحكمة فى بقاء طريقة الخياطة قرونا طويلة بعد أن عرف وأمكن استعمال المسامير ، خاصة وانه كان واضحا ضعف السفن المخيطة فى مقاومة تلك البحار العاتية ، فقد كتب (جوفانى دى مونتى كورفينو) يقول : « ان السفن فى تلك الأنحاء شديدة الضعف والغرابة ، لا حديد فيها ولا جلفطة » ، فاذا انقطع الخيط فى مكان ما حدث ثقب ولا ريب ، ولهذا كانوا يصلحون الخيوط ، قليلا أو كثيرا

---

(١) أبوزيد حسن وسليمان التاجر : سلسلة التواريخ (طبعة باريس سنة ١٨١١ م) .

(٢) آدم متز (حضارة العرب ص ١٥٩) .

مرة كل عام ، اذا أرادوا ركوب البحر [1] » . كما أن كتب الرحالة مليئة بذكر القصص التى تبين أن الرياح كانت تغرق الكثير من تلك السفن واذا كان بعضها قد أمكنها الوصول الى الصين وموزمبيق ، فقد كان الفضل فى ذلك لشجاعة ملاحيها ومهارتهم ورغبة تجارها فى الكسب ، ومع ذلك فقد كان على البحارة دائما قذف الماء من بطنها لأن ألواحها كانت تسمح بتسرب الماء ولأنه لم يكن لها ظهر . هذا وقد جاء فى كتاب المواصلات المائية [2] : أن السفن المخيطة فى سيلان ، ظلت حتى عهد اختفائها أخيرا تفك أجزاؤها كل عام ثم تجمع وتخاط من جديد » .

وقد ناقش هذه الأسباب الدكتور جورج فاضلو حورانى [3] فى تفصيل دقيق جاء فيه أن الكاتب الهندى القـــديم بهـــوجا (Bhoja) كان أول من كتب بالسنسكريتية قال : انه كانت فى البحر صخور من المغناطيس تجذب السفن المثبتة بالحديد الى حتفها ، وان هذه الأسطورة كانت شائعة فى العالم القديم ، فقـــد ذكرها بروكوبيوس [4] (Procopius) ولكنه أبان خطـأها بأسلوب علمى منطقى سليم ، فقد قال ، ان السفن اليونانية والرومانية كانت تبحر فى البحر الأحمر ، وكانت بها مسامير وقطع أخرى من الحديد ، ومع ذلك لم يكن يصيبها أبدا أى أذى . واستمرت الأسطورة الى العصور الوسطى ، فقد ذكرها النويرى فى القرن الرابع عشر (٧٧٥ هـ ـــ ١٣٧٣ م) فى كتابه (الالمام بما جرت به الأحكام والأمور المرعية فى موقعة الاسكندرية) ، كما ذكرها القزوينى [5] فقال : « ان السبب هو خوف الملاحين من جبال المغناطيس ، وهى جبال كثيرة قد علا الماء عليها ، فلهذا لا تستعمل المسامير فى هذا البحر خوفا من جذب جبال المغناطيس لها » . كذلك ذكرها ماركو بولو كما سبقت الاشارة .

وفريق آخر من المؤرخين والرحالة عزا السبب فى عدم استعمال المسامير فى سفن البحر الأحمر والمحيط الهندى الى بعض التفسيرات العلمية والمنطقية ، فقد

---

(١) العرب والملاحة ص ٢٥٤ (المعرب) .

(٢) Hornell, J : Water Transport : Origins & Early Evolution, P. 236.

(٣) العرب والملاحة فى المحيط الهندى ص ٢٥٥ (المعرب) .

(٤) Procopius : Persian Wars, P. 213.

(٥) عجائب المخلوقات ص ٢٣١ .

قال المسعودى [1] « ان استعمال الخيوط بدلا من المسامير فى تثبيت الألواح ، لا يكون الا فى البحر الحبشى ، لأن مراكب البحر الرومى والعرب ، كلها ذوات مسامير ، ومراكب الحبشى لا يثبت فيها مسامير الحديد لأن ماء البحر يذيب الحديد فترق المسامير فى البحر فتضعف ، فاتخذ أهلها الخياطة بالليف بدلا منها وطليت بالشحم والنورة [2] » .

وهذا الرأى وان بدا منطقيا مقبولا ، الا أنه من الناحية العلمية غير سليم ، ذلك لأن البحرين الأبيض المتوسط والبحر الأحمر لا يختلفان فى درجة الملوحة أو غيرها من الخصائص الكيمائية الا بنسبة ضئيلة جدا تكاد لا تذكر [3] ، هذا بالاضافة الى أن الألواح المصنوعة من خشب الساج الهندى المستعملة فى سفن المحيط الهندى لا تتلف الحديد كما تتلفه أخشاب سفن البحر الأبيض المصنوعة من خشب البلوط [4] .

وقد ذكر الأدريسى وابن بطوطة وكذا ابن جبير ، رأيا له وجاهته ، وهو أن الهياكل المخيطة تكون مرنة ، فاذا اصطدمت بشعاب المرجان فى البحر الأحمر أو غيره كانت أقل تعرضا للكسر من المراكب المصنوعة بالمسامير . كما أنها تستطيع الرسو على الشواطىء الرملية أو الصخرية الصعبة مثل شاطىء مالايا وكورناندل بالهند . ومما يؤيد رأى هؤلاء الرحالة أن مصر كانت تصنع كلا النوعين من السفن ، المخيطة للبحر الأحمر ، والمصنوع بالمسامير الحديدية للبحر الأبيض المتوسط .

أما الأستاذ جورج [5] فاضلو ، فيرى أن السبب الحقيقى هو الغلاء النسبى لبناء السفن بالحديد فى مناطق البحر الأحمر والمحيط الهندى ، ذلك أن استخراج الخام من المناجم وصهره وصناعة المسامير منه كانت تتطلب نفقات كثيرة ، ولذا فلم

---

(١) مروج الذهب جـ ٢ ص ٣٦٥ .

(٢) النورة : الحجر الذى يحرق ويسوى منه الكلس (لسان العرب) .

(٣) Johnstone, J : Introduction to Oceanography, P. 137

(٤) Moreland (W.H) : The Ships of Arabian Sea about 1566, P. 192. (J.R.A.S. Jan & April 1939)

(٥) العرب والملاحة ص ٢٥٧ ، ٢٥٨ .

يستطع التثبيت بالمسامير أن يجارى الخياطة من حيث الرخص فالمواد اللازمة للخياطة قريبة المنال ولا تحتاج الى صناعة دقيقة .

وفى رأيى أن السبب الذى ذكره الأستاذ جورج فاضلو ، ليس هو كل الحقيقة والا فبماذا نفسر استعمال مصر للنوعين معا .

ولم يقتصر الخلاف بين سفن البحر الأبيض المتوسط وسفن البحر الأحمر على نوع الخشب وكيفية تثبيت الألواح ، بل تعداه الى عملية الجلفطة ، فبينما كانت سفن البحر الأبيض تقلفط بالقار نجد أن سفن البحر الأحمر تقلفط كما يقول ابن جبير [1] بالدسر [2] من عيدان النخل ثم تسقى بالسمن أو بدهن الخروع ، أو بدهن القرش وهو أحسنها ، ومقصدهم من دهان الجلبة أن يلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة فى هذا البحر » . ويقول فى ذلك المسعودى [3] « وكانت مراكب البصرة بيضاء مشحمة بالشحم والنورة « أما الادريسى [4] فقد أعطانا وصفا شاملا لمواد القلفطة وهى أن الألواح كانت تسد بمزيج من القار أو الراتنج ودهن الحوت » ثم يصف الحيتان الصالح دهنها للقلفطة فيقول « وذكر الربانيون أنهم يتصيدون ما صغر منها فيطبخونها فى القدور فيذوب جميع لحمها ويعـود شحما مذابا ، وهذا الدهن مشهور ببلاد اليمن فى عدن وغيرها من المدن الساحلية ، وفى بلاد فارس وساحل عمان وبحر الهند والصين ، وهو عمدتهم فى سد خروق المراكب ، وكان الغرض من هذا أيضا حماية القاع من دودة السفن .

وتمتاز معظم سفن البحرالأحمر بعدماحتوائها على ظهر ، فيقول جوردانوس[5] عند حديثه عن ملبار « كذلك السفن لا ظهور لها ، وانما هى مفتوحة ويتدفق اليها الماء فترى رجالها فى معظم الأحيان يقفون فى بركة من الماء يقذفونه فى البحر » وكذلك يقول ماركوبولو [6] عن سفن هرمز [7] « والسفن التى تجرى فى هذا

---

(١) ابن جبير ص ٧٠ .

(٢) الدسر : هنا بمعنى المسامير الخشبية .

(٣) مروج الذهب جـ ٢ ص ٣٦٣ .

(٤) نزهة المشتاق فى اختراق الآفاق ص ٦٤ .

(٥) العرب والملاحة ص ٢٦٠ .

(٦) Gule (H.) : The Book of Ser Marco Polo, The Venetian, Part I, P. III.

(٧) هرمز : فرضة كرمان على بر فارس (ياقوت) .

المحيط لم يكن فيها أكثر من طبقة واحدة ، وكانت فى معظم الأحيان ذات شراع واحد . ولكن ليس معنى هذا أنه لم يكن بين سفن البحر الأحمر مراكب ذات ظهر ، فقد وصف لنا ابن بطوطة مراكب الصين وصفا دقيقا ، يفهم منه أن السفن الكبيرة كانت ذات سقف بل انها كانت متعددة الطبقات ، فهو يقول [1] « مراكب الصين ثلاثة أصناف ، الكبار منها تسمى (الجنوك) واحدها (جنك) والمتوسطة تسمى « الزو » والصغار يسمى أحدها (الككم) . ويكون فى المركب الكبيرة منها اثنا عشر قلعا ، فما دونها الى ثلاثة . وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة كالحصر ، لا تحط أبدا ويديرونها بحسب دوران الريح ، واذا أرسوا تركوها واقفة فى مهب الريح . ويخدم فى المركب منها ألف رجل منهم البحرية ستمائة ، ومنهم أربعمائة من المقاتلة تكون فيهم الرماة وأصحاب الدرق ، والذين يرمون النفط ، ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة : النصفى والثلثى والربعى . ولا تصنع هذه المراكب الا بمدينة الزيتون من الصين أو بصين كلان ، وهى صين الصين . وكيفية انشائها أنهم يصنعون حائطين من الخشب يصلون ما بينهما بأخشاب ضخام جدا موصولة بالعرض والطول بمسامير ضخام ، طول المسمار منها ثلاثة أذرع . فاذا التأم الحائطان بهذا الخشب ، صنعوا على أعلاها فرش المركب الأسفل ، ودفعوهما فى البحر وأتموا العمل . وعلى جوانب هذا الخشب تكون مجاديفهم وهى كبار كالصوارى ، يجتمع على أحدها العشرة والخمسة عشر رجلا ، ويجدفون وقوفا على أقدامهم ، ويجعلون للمركب أربعة ظهور ، ويكون فيه البيوت [2] والمصارى [3] ، والغرف للتجار ، والمصرية منها يكون فيها البيوت والسنداس[4] وعليها المفتاح يسدها صاحبها ، ويحمل معه الجوارى والنساء وربما كان الرجل فى مصريته فلا يعرف به غيره ممن يكون بالمركب ، حتى يتلاقيا اذا وصلا الى بعض البلاد . والبحرية يسكنون فيها أولادهم ويزرعون الخضر والبقول والزنجبيل فى أحواض خشب . ووكيل المركب كأنه أمير كبير ، واذا نزل الى البر مشت الرماة

---

(١) رحلة ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٧٧ .

(٢) مجموعة من الغرف ولوازمها وتكون واحدة تامة وهو ما يعرف الآن باسم (جناح) .

(٣) المصارى جمع مصرية وهى غرفة النوم وما يتبعها من مرحاض وغيره .

(٤) المرحاض .

والحبشان بالحراب والسيوف والأطبال والأبواق والأنقار أمامه . واذا وصل الى المنزل الذى يقيم به ركزوا رماحهم على جانبى بابه ، ولا يزالون كذلك مدة اقامته. ومن أهل الصين من تكون له المراكب الكثيرة ، يبعث بها وكلاءه الى البلاد وليس فى الدنيا أكثر أموالا من أهل الصين .

وبعد الانتهاء من هراب السفينة كانوا يعلقون حول المراكب من الخـارج الجلود أو اللبود المبلولة بالخل أو الماء والشب والنطرون لدفع أذى النفط وقد يحتاطون لذلك بالطين المخلوط باليورق والنطرون أو الخطمى المعجون بالخل فان هذه المواد تقاوم فعل النفط . وكان من شدة حذرهم فى أثناء الحرب اذا جن الليل لا يشعلون فى مراكبهم نارا ولا يتركون فيها ديكا ، واذا أرادوا المبالغة فى الاختفاء سدلوا على المراكب قلوعا زرقاء كيلا تظهر من بعد [1] .

(١) تاريخ التمدن الإسلامى ص ١٦١ .

الباب الرّابع

أجزاء السّفن ومعداتها في العصور الوسطى

وكان من معدات السفن الحربية فى العصور الوسطى الزرد والخوذ والدرق والتراس والرماح والقصي والكلاليب والباسليقات وهى سلاسل فى رءوسها رمانة حديد . وكانوا يجعلون فى أعلى السوارى صناديق مفتوحة من أعلاها يسمونها التوابيت يصعد اليها الرجال قبل استقبال العدو فيقيمون فيها ومعهم حجار صغيرة فى مخلاة معلقة بجانب الصندوق فيرمون العدو بالأحجار وهم مستورون بالصناديق . وقد يكون مع بعضهم بدل الحجارة قوارير النفط للاشعال أو جرار النورة ، وهو مسحوق ناعم من مزيج الكلس والزرنيخ يرمون بها فى مراكب الأعداء فتعمى الرجال بغبارها وقد تلتهب عليهم اذا تبددت . وقد يرمون عليهم قدور الحيات والعقارب أو قدور الصابون اللين فانه يزلق أقدامهم . (انظر شكل ٣٩) .

ومن الأدوات الحربية فى السفن اللجام ، وهى أداة كالفأس يجعلونها فى مقدم السفينة وتتكون من حديدة طويلة محددة الرأس جدا وأسفلها مجوف كسنان

الرمح تدخل من أسفلها فى خشبة كالقناة بارزة فى مقدم المركب يقال لها الاسطام ، فيصير اللجام كأنه سنان رمح بارز من مقدم السفينة فيحتالون فى طعن المراكب به. فاذا أصاب جانب المركب بقوة خرقه حتى يخشى غرقه بما ينصب فيه من الماء فيطلب أصحابه الأمان .

واذا دنوا من مراكب العدو يلقون عليها الكلاليب فيقفونها ويشدونها اليهم ثم يرمون عليها ألواحا كالجسور ، ويدخلون اليها ويقاتلون أصحابها . ولمقاومة الكلاليب فؤوس ثقيلة يضربونها بها فتنقطع ويبطل عملها . وللوقاية كانوا يستعملون الستائر ، ويقول القلقشندى [1] فى وصفها هى آلات الوقاية من الطوارىء وما فى معناها مما يستتر به على الأسوار والسفن التى يقع فيها القتال ونحو ذلك .

ومن أهم آلات الحروب البرية والبحرية على السواء المدافع ، وهى تصنع عادة من الحديد لقذف الكرات الحديدية فتهدم أو تهشم ما أصابته . ويقـول سرهنك [2] ، ان الصينيين هم أول من عرف المدافع ، فقد ورد فى تواريخهم أنها كانت معروفة عندهم منذ سنة ٦١٨ ق . م . وقد أثبت العلامة بارى (Pary) صحة هذا الرأى فى تقرير قدمه الى الأكاديمية الفرنسية سنة ١٨٥٠ م . وقد استعمل العرب المدافع فى عدة حروب ، وكانوا يصنعونها من الخشب ويحزمونها بالحبال ويطلونها بالطلاء للمتانة ، ثم أخذها عنهم الايطاليون فاستعملوها فى حصار مدينة فلورنسا سنة ١٣٢٥ م ثم استعملها ادوارد الثالث ملك انجلترا سنة ١٣٤٦ م فى موقعة (كرسى) . وكان فم المدفع وقتئذ أوسع من أسفله ، ثم أخذت مصانع أوربا فى تطوير صناعة المدافع بسرعة واستعملته الدول البحـرية فى أساطيلها ، فاشتهرت ألمانيا بمدافع كروب (krupp) وفى انجلترا اشتهرت مدافع مصـانع ارمسترونج (Aramstrong) وفى فرنسا اشتهرت مدافع كانية (Canet). أما الأساطيل الأسبانية فكانت تستخدم مدافع هونتوريا (Hontoria) وأساطيل روسيا مدافع اوبوكهوف (Oboukhoff) .

---

(١) صبح الأعشى جـ ٥ ص ١٢٧ .

(٢) سرهنك جـ ٢ ص ٤٤ .

ويقول القلقشندى عن مكاحل البارود « هى المدافع التى يرمى عنها بالنفط ، وحالها مختلف فبعضها يرمى عنه بأسهم عظام تكاد تحرق الحجر ، وبعضها يرمى عنه ببندق من حديد من زنة عشرة أرطال بالمصرى الى ما يزيد على مائة رطل » . ويضيف القلقشندى « وقد رأيت بالاسكندرية فى الدولة الأشرفية ، شعبان بن حسين فى نيابة الأمير صلاح الدين بن عرام رحمه الله ، مدفعا قد صنع من نحاس ورصاص ، وقيد بأطراف الحديد ، رمى عنه من الميدان ببندقة من حديد عظيمة محماة ، فوقعت فى بحر السلسلة خارج باب البحر وهى مسافة بعيدة » . وكان رامى البندق يعرف باسم (الجرخية) [1] .

(١) الجرخية : جمعها جرخى اى رامى الجرخ أى البندق .

المجاديف

ومن الأجزاء الهامة فى السفينة المجداف . ولذلك فان ترتيب المجاديف ووضعها فى صفوف مناسبة كان من أهم المسائل التى يعنى بها فى بناء السفن . ويعتبر البحر الأبيض المتوسط من البحار الهادئة التى تستطيع السفن الشراعية أن تسكنها ليالى وأياما دون أن تزعجها الرياح العاصفة أو الأمواج الهائجة ، كما تستطيع قوارب التجديف أن تعبر مياهه الهادئة متلمسة شواطىء القارات والجزر الكثيرة المنتشرة فيه ، تلجأ اليها اذا ما دهمتها الرياح أو اعتراها خطر من الأخطار وهكذا أصبحت المجاديف الآلة المميزة للملاحة فى هذا البحر [١] .

وبما أن شعوب البحر الأبيض المتوسط سكنت غرب أوربا كذلك ، فقد أخذت عنها شعوب شمال أوربا نماذج السفن الجنوبية على الرغم من قسوة الرياح بالنسبة للشراع وهياج الأمواج بالنسبة للمجاديف ، ولكن سرعان ما أدخل سكان غرب أوربا أنواعا من السفن الشراعية ، اخترعوها للملاحة فى المحيطات . وهكذا

---

(١) Anderson (R.C.) : The Sailing Ships, P. 54.

حل الشراع محل المجاديف ، وان لم يختف المجداف تماما ، فقد استمرت السفن ذات الأحجام الكبيرة نسبيا فى استعماله فى البحر الأبيض المتوسط فقط ، الى ما قبيل استعمال البخار ، بدلا من الشراع (1) ولعل السبب فى ذلك وفرة العبيد الذين يقومون بعملية التجديف ، ولكن ليس معنى هذا أن المجدفين فى السفن كانوا جميعا من العبيد فى العصور القديمة ، فمن الحقائق الثابتة أن الاثنين فى عهد بركليس كانوا يتطوعون عن طيب خاطر للتجديف فى السفن (2) .

لقد نشأ فن التجديف فى نهر النيل ، فقد عثر على نقش لمراكب تجديف على الآثار المصرية يرجع الى سنة ٢٥٠٠ ق م . وكذا عثر على مجاديف فى المراكب الجنائزية للملك خوفو التى عثر عليها خلف الهرم الأكبر سنة ١٩٥٤ م . ونرى فى النقش أن سفن البحر الأبيض المتوسط تحتوى على عشرين مجدافا (انظر لوحة رقم ٢ (ب) ٣) بينما تحتوى سفن البحر الأحمر على ثلاثين مجدافا (انظر لوحة رقم ٥) . وفى نقش مصرى آخر يصور معركة ترجع الى سنة ١٠٠٠ ق . م نجد أن السفن الحربية تحتوى أحيانا على اثنى عشر وأخرى على اثنين وعشرين مجدافا حسبما يتسع المكان للنحات انظر لوحة رقم (٧) ، بينما نجد أن السفن الحربية الآسيوية لا تحتوى على مجاديف على الاطلاق (3) .

ويسمى الأغريق المجاديف بكلمة (Tarsos) تارسوس والعبرانيون يطلقون عليها كلمة (Tarsis) ولذا يظن البعض أن مدينة طرسوس فى آسيا الصغرى هى أول من استخدم التجديف فى البحر الأبيض المتوسط ولذا عرفت المجاديف باسمها ، وان كان هذا الظن ينقصه الدليل المادى لاثباته (4) .

وقد عثر على نقوش آشورية بها رسوم سفن حربية فينيقية ترجع الى سنة ٧٠٠ ق . م تحتوى على صفين من المجاديف (5) (انظر شكل ٥ ، ٦) .

---

(١) Cecil : Ancient Ships, P. 2.

(٢) المرجع السابق ص ٢ .

(٣) Smuth (H.W.) : Masts & Sails in Europe & Asia, P. 43.

(٤) Chatterton (E.K.) : Forex & Aft Craft & their Story, P. 26.

(٥) Cecil Torr : Ancient Ships, P. 3.

كذلك يذكر هيرودوت أن سفن مصر الحربية فى القرن السادس قبل الميلاد كانت تحتوى على ثلاثة صفوف من المجاديف ، وان كان (Torr) يرى أن المصريين أخذوا فكرة تعدد صفوف المجاديف عن الفينيقيين . وقد استمرت السفن ذات الثلاثة صفوف من المجاديف قرابة قرنين من الزمان تعتبر أكبر السفن الحربية . وتدل أحواض السفن التى عثر عليها فى أثينا والتى ترجع الى سنة ٣٣٠ ق‌م الى وجود سفن ذات أربعة وخمسة وستة صفوف من المجاديف ، كذلك يقول بلنى (Pliny) [1] ان السفن الحربية ذات الأربعة والخمسة والستة صفوف من المجاديف بنيت فى مدينة خلقدونيا وسلاميس .

ويذكر (Pliny) وغيره من المؤرخين أن سفن الاسكندر المقدونى الحربية وصل عدد صفوف مجاديفها الى عشرة ، كما يقول (Curtius Quintus) أن الاسكندر بنى أسطولا حربيا فى نهر الفرات سنة ٣٢٣ ق‌م تحتوى سفنه على سبعة صفوف . أما فى العصر البطلمى فقد وصل عدد صفوف المجاديف فى السفن الحربية رقما قياسيا ، اذ وصلت الى ثلاثين بل أربعين وستين صفا ، وقد وصف بلوتارك بعضا منها وصفا دقيقا . أما مقاسات [2] هذه السفن الكبيرة فيقول (Callixenos) الذى نقل عنه بلوتارك أن السفينة ذات الأربعين صفا يبلغ طولها (٢٨٠) قدما ، وارتفاع المؤخرة (٥٣) قدما ، وارتفاع الهيكل (٤٨) قدما ، وطول المجداف (٣٨) قدما ، وأقصى عرض للسفينة ما بين (٣٨ ، ٥٧) قدما .

أما الرومان فقد كانت سفنهم الحربية سهلة الاستعمال وذات صفين (انظر شكل ١٤) ولذا فقد أصبح الاصطلاح (liburna) يطلق على السفن الحربية الرومانية سنة ٤٠٠ م مهما كان عدد صفوف مجاديفها وان كان الغالب هو اثنين . أما الدولة البيزنطية فقد كان الاصطلاح (dromon) معناه السفن الحربية ، وتمتاز بسرعة الحركة حتى انها لتفوق سرعة السفن التجارية ، وكانت غالبا ذات صف واحد من المجاديف . وقد جاء فى وصف مجاديف السفن الحربية فى المعاهدة المنسوبة الى الامبراطور ليو السادس ، بألا توجد سفينة تحتوى على أكثر من

---

(١) Pliny, VII, P. 57.

(٢) Cecil : Ancient Ships, P. 9.

صفين من المجاديف على ألا يقل عدد مجاديفها عن (٢٥) مجدافا فى كل صف ، أى مائة فى المجموع ويستعمل المجداف رجل واحد . أما السفن الكبيرة فتحتوى على (٢٠٠) مجداف ورجل ، خمسون يجدفون فى الصف السفلى و (١٥٠) يحاربون من أعلى . وقد استعمل مثل هذه السفن قسطنطين الثامن سنة ٩٤٩م فى هجومه على جزيرة كريت (١) .

أما عن السفن التجارية فى العصور القديمة فهى تختلف اختلافا بينا عن السفن الحربية فبينما تعرف الأخيرة باسم السفن الطويلة فان الأخرى تعرف باسم السفن المستديرة (٢) . وقد عثرنا على وصف دقيق للسفن التجارية يرجع(٣) الى سنة ١٥٠ م . وهو لاحدى السفن المصرية التى كانت تنقل الغلال الى روما ، وقد جاء فيه ، أن طولها يبلغ (١٨٠) قدما وعرضها أكثر من ربع طولها بقليل أما عمقها فيبلغ (٤٣٫٥) قدما . وقد وجدت سفن كبيرة جدا وانما لأغراض خاصة ، مثل السفينة التى نقلت المسلة المصرية الى ايطاليا سنة ٤٠ م (مسلة الفاتيكان) والتى يصفها (Pliny) فيقول انها أعجب سفينة رآها أو سمع عنها ، وهو محق فى قوله اذ أن وزن المسلة وقاعدتها تبلغ (٤٩٧) طنا ، كما غطيت بطبقة من حبوب العدس لحفظها ثابتة لا تتحرك بلغ وزنه (٨٠٠) طن ، ومعنى هذا أن حمولة المركب بلغت (١٫٣٠٠) ألف وثلثمائة طن ، أى انها تبلغ خمسة أضعاف حمولة أى سفينة تجارية فى ذلك الوقت (٤) . وهناك سفينة مصرية أخرى بلغت حمولتها (٢٫٧٠٠) طن من الحبوب والفلفل والكتان والورق والزجاج وعدد من البحارة بلغ (١٫٤٠٠) رجل وذلك بجانب المسلة وقاعدتها التى أرسلت الى ايطاليا سنة ٢٥ م (٥) . وليس من شك فى أن مثل هذه المراكب التجارية الكبيرة تحتاج الى عدد كبير من المجاديف الضخمة التى تساعدها على الرسو عند الشاطىء والدخول الى الموانى انظر لوحة رقم (٨) .

---

(١) Lucian, Navigi .

(٢) Clowes (G.S.L.) Sailing Ships, P. 73.

(٣) Naish (G.P.B. : Ships & Shipbuilding vol. III, P. 471

(٤) Pliny : XVI, P. 76.

(٥) Cedren : P. 172, (Ancient Ships, P. 23).

أما فى العصور الوسطى فقد أصبح اصطلاح جاليه(Galea) يعنى السفن الحربية ذات الصف الواحد من المجاديف ، وان كان قد أدخل عليها من التحسينات ما جعل الصف الواحد يقوم مقام الصفوف المتعددة ، فمثلا قصر المسافة بين المجداف ثم استعمال مجاديف بأطوال مختلفة فى السفينة الواحدة وكذا قيام أكثر من رجل بالعمل على المجداف الواحد[1] . ومن القرن الثالث عشر حتى القرن السادس عشر (١٢٩٠ م الى ١٥٤٠ م) كانت السفن الحربية تسمى (Trireme) وكانت تحتوى على (٢٥) أو (٣٠) مقعدا على كل من جانبيها ويجلس على كل مقعد ثلاثة من البحارة المجدفين وكل منهم يشد مجدافا منفصلا ، وجميع مراكز ارتكاز المجاديف على مستوى واحد[2] (انظر لوحة رقم ٢٥ ، ٢٦ ، ٢٧) .

وكانت السفينة العادية فى العصور الوسطى تتكون من الأجزاء الآتية [3] ، ظهر مقسم الى ثلاثة أقسام ، ساحة للقتال عند طرف السفينة ، وبرج المراقبة عند المؤخرة ، ثم وسط السفينة . وعلى جانبى السفينة مكان متسع لبحارة التجديف ، وكان طول المجداف يتراوح بين (٢٩) الى (٣٢) قدما ويزن (١٢٠) رطلا ، كما كان يصعد لمقاعد المجدفين بدرج . وكان الصارى الخفيف يحمل الشراع المسمى لاتين (Lateen) الذى كان يريح المجدفين عندما تكون الرياح مواتية ، أما فى حالة الرياح المضادة فان المجدفين يقومون بتسيير السفينة . وفى ساحة القتال عند طرف السفينة ، يوجد مدفع كبير وآخر صغير ، وللسفينة دفة فى المؤخرة ، كما أن المؤخرة تنتهى ببروز يشبه منقار الطائر ، يستعمل كجسر عندما تلتحم السفينة بسفينة العدو ، كما توجد غرفة لقائد السفينة . ومما يجدر الاشارة اليه أن البحارة المجدفين أصبحوا فى العصور الوسطى أحرارا يتقاضون أجورا وليسوا عبيدا كما كان الحال من قبل [4] .

وفى أواخر القرن الخامس عشر وأوائل القرن السادس عشر بنيت أكبر وأضخم

---

(١) Cecil : Ancient Ships, P. 19

(٢) Naish : Ships & Shipbuilding, P. 471

(٣) Anderson : The Sailing Ships. p. 56

(٤) Naish : Ships & Shipbuilding p. 471

مركب تجارية عرفها التاريخ وخاصـــة فى مدينـــة البندقية ، اذ بلغت حمولتها ٢٥٠ (انظر شكل ٤٠) وكان طولها يبلغ ســتة أمثال السفينة الحربيـــة وكان لهــا ثلاثة صـــوار وشراع مربع لاتين (lateen) كما كان لهــا مجــاديف وان كانت لا تستعمل الا فى الدخول والخروج من الميناء ، وكذا فى حــالات الضرورة ، وكانت المجاديف منظمـــة بطريقـــة الصـــفوف الثـــلاثة (trireme) . وكان عدد البحــارة من مجــدفين ومدفعية يبلغ (٢٠٠) بحــار عادة . وقد بلغت هــذه السفن شـــهرة كبيرة فى النصف الأول من القرن السادس عشر حتى أن معظم التجــار لم يجــدوا ضرورة للتــأمين على متاجرهم ضــد أعمال القرصـــنة المنتشرة فى ذلك الحين ، وذلك لمتانة بناء السفن وقدرتها على الدفاع عن نفسها .

وفى منتصف القرن السادس عشر حدث تغير فى طريقة التجديف ، فقد أصبح كل البحارة الجالسين على مقعد واحد يجدفون مجدافا واحدا ، وبذلك زادت سرعة السفن الكبيرة الحجم ، فقد بلغ عدد المجدفين للمجداف الواحد ثمانيـــة والعدد الشائع هو خمسة (انظر شكل ٤١) على أن هـــذه السفن ذات السلاح الثقيل لم تستطع مقاومة سفن المدفعية الكاملة التجهيز [١] (انظر شكل ٤٢) .

---

(١) السفن ذات التجهيز الكامل . Full rigged ships (Naish, vol. III, P. 474)

الشرع

وتعتبر الصوارى والشرع هى قلب السفينة النابض فعليها يقع العبء الأكبر فى سيرها وحركتها . وكان للصارى أسماء متعددة ، فهو الدَّقَل فى المحيط الهندى والدَّولى فى بحر الصين والصارى فى البحر المتوسط [١] . ومعنى الدَّقَل[٢] فى الأصل هو (جذع النخلة) ومعنى هذا أن الصوارى كانت تتخذ فى تلك الجهات من جذوع النخيل ، ثم تطورت بعد ذلك فأصبحت تصنع فى العصور الوسطى من شجر جوز الهند ، ويحتمل أنها كانت تصنع أيضا من خشب الساج . ويمكن القول أيضا أن القرية [٣] كانت تصنع أيضا من خشب الساج .

أما الشراع فكانت تصنع من التيل المكون من خليط من ألياف البردى وأعشاب وألياف الكتان ، وكانت أنواع الأقمشة والمنسوجات المستعملة فى الشرع مختلفة الجودة والأسعار ، فمنها أنواع ممتازة جدا ومرتفعة الأسعار . أما شرع المحيط الهندى والبحر الأحمر فكانت تنسج من أوراق جوز الهند أو سعف

---

(١) المسعودى : مروج الذهب ج ١ ص ٢٤٤ .

(٢) العرب والملاحة فى المحيط الهندى ص ٢٦٤ (المعرب) .

(٣) القرية : عود الشراع الذى فى عرضه من أعلاه (القاموس المحيط) وهى مأخوذة من الكلمة اليونانية (Keraia) (قاموس ابن جبير ص ٤٤ عن العرب والملاحة المترجم ص ٢٦٤) .

النخيل ، أو تصنع من نسيج الأشرعة القطنى . وكانت نهايات شرع البحر الأبيض المتوسط ومصر خاصة تبطن بالجلد ، أما الحبال فكانت تصنع أحيانا من الجلد والغالب من ألياف البردى والكتان والقنب (١) . وكانت الشرع متعددة الألوان، ولكل لون معنى خاص وعلامة مميزة ، فالشراع الأسود علامة الحزن ، واللون الأحمر أو الأرجوانى يستعمل فقط لسفينة أمير البحار أو الحاكم ، أما السفن الكشفية التى تستعمل وقت الحروب فكان شرعها وحبالها تصنع بلون ماء البحر حتى لا تظهر للعدو . وفى بعض الأحيان كان يلون أعلى الشراع ويترك باقية بدون لون ، وأحيانا يضاف اليها قطع من النسيج الملون بأشكال ورسوم مختلفة ، كانت تعنى فى معظم الحالات شارات مثل الرنوك المملوكية ، أو شارات فرسان الاقطاع فى أوربا فى العصور الوسطى . كما كان يكتب عليها كتابات وشارات ورموز خاصة باسم السفينة وجنسيتها ورتبة من يركبها (انظر شكل ١٦) . وكانت سفينة أمير البحار تتميز بوضع علم خاص بالإضافة الى لون الشراع الأحمر . وفى الظلام كان يوضع اضاءة بدلا من العلم وذلك لهداية الأسطول والتفاف وحداته حول قائده . وفى بعض الأحيان كان جميع قطع الأسطول تضاء ، وفى هذه الحالة كان ضوء سفينة أمير البحار يوضع فى مكان مميز أو تضاء بأكثر من شعلة . كذلك كانت سفن الأسطول الواحد تضع أعلاما لبيان جنسيتها لتميزها عن سفن العدو ، كما كانت الأعلام تستعمل لاعطاء شارات معينة ، فمثلا يستعمل العلم الأحمر علامة بدء المعركة وغير ذلك من الشارات .

وكانت السفن الفرعونية تحتوى على صار واحد وعمودين مستعرضين (قريتين) لحمل الشراع المربع الشكل (انظر لوحة رقم (٥) ، (٧)) ، أما السفن الفينيقية وكذا الاغريقية ، فكانت تحتوى على صار واحد وقرية واحدة (٢) . (انظر لوحة رقم ١٣ ، ١٥) . ومما هو جدير بالذكر أن الصوارى والشرع كانت لها فى العصور القديمة أسماء معينة تبعا لمميزات خاصة بها أو ذكرى

---

(١) Ancient Ships, P. 96.

(٢) Clowes : The Story of Sails, P. 85.

لمناسبات حروب هامة . فهناك الشراع المعروف باسم اكتيون (Akateion) الذى كانت تستعمله السفن الحربية ذات الثلاث الصفوف من المجاديف ، وكان هذا الشراع كبير الحجم ولذا فانه لا يستعمل الا بعد الانتهاء تماما من القتال ، ذلك أن الاشتباك فى العمليات الحربية يجرى دون الاهتمام باتجاه الريح ، ولذلك فقد أصبح من الأمثال المأثورة ، ان نشر شراع (Akateion) معناه الهروب من المعركة .

وقد أطلق الاغريق اسم دالون (Dalon) على الشراع الصغير ، وقد أطلق هذا الاسم فيما بعد على السفن الحربية البيزنطية فى القرن السادس الميلادى (سنة ٥٣٣) م . وفى القرن الخامس والسادس الميلادى أطلق اسم (ارتيمون) على الشراع الثانوى أو المساعد للشراع الرئيسى أو الأصلى ، وهو يوجد غالبا فى السفن التجارية (انظر شكل ١٧ ، ١٨) . ومنذ سنة ٥٠٠ م بدأ يظهر شراع وصارٍ ثالث فى سفن البحر المتوسط ، ولعلها استخدمت فى السفن التجارية الكبيرة ، كما بدأ يظهر الشراع المثلث الشكل ، الذى كانت تربط قاعدته على القرية ورأسه على الصارى . وبعد ذلك أصبحت المراكب تحتوى على شراع أساسى مربع وآخر ثانوى مثلث ، فقد كانت السفن البيزنطية التى هجمت على قرطاجنة سنة ٥٣٣ م تحتوى على شراعين وصاريين ، وكذلك السفن البيزنطية التى حاربت كريت سنة ٩٤٩ م [١] .

وكان الشراع المربع يصنع من نسيج متين يعرف بنسيج (القلوع) ويتكون عادة من عدة عروض من هذا النسيج الذى يخاط بجانب بعضه البعض على أن تكون الخياطة فى وضع طولى ، ثم تخاط قطعة النسيج المربعة بحبال من جميع جهاتها ، كما يعمل فيها (عراو) ثقوب فى الأركان ، وفى جهات أخرى لكى تسمح بمرور الحبال داخلها . وتعرف الحبال التى تربط الشراع بعمود الشراع بحبال العقد ، ثم يرفع الشراع وعموده الى أعلى الصارى ويربط فى حلقة جديدة مثبتة فى الصارى بواسطة حبل خاص (انظر شكل ١٩ ، ٢٠) . كما يخاط فى الشراع حبال وعراو على

(١) Ancient Ships, P. 88.

مسافات محددة ، الغرض منها ضم الشراع وارخاءه حسب الحاجة أو ضم وارخاء أجزاء معينة منه . وفى منتصف القرن السابع عشر امتلأت منطقة الشراع فى السفينة بعدد الشرع المساعدة المثلثة الشكل فى المقدمة والمؤخرة وهذه الشرع تنشر على حبال ممتدة من الصارى . (انظر لوحة رقم ٣٣ ، ٣٤) .

الزخارف

وكانت السفن وخاصة مقدمتها تزخرف بزخارف متعددة ، فقد كانت المقدمة تنحت على شكل رؤوس حيوانية كما هو الحال فى العصر الفرعونى (انظر شكل ١) ، كما وجدت مقدمات منحوتة على شكل رءوس آدمية كما هو الحال فى مقدمة بعض السفن التى اشتركت فى موقعة أكتيوم سنة ٣١ هـ (انظر شكل ٣٠). على أنه يجب أن نلاحظ أن الرءوس الآدمية أو الحيوانية التى نحتت على مقدم السفينة سواء أكانت مجسمة أو منحوتة نحتا غائرا أو بارزا أو منقوشة على جوانبها ، لم تكن تعنى فكرة دينية ولم تمثل اله من الآلهة ، بل كانت مجرد رموز وشارات للبلدان التى تتبعها ، فمثلا كانت السفن المصرية فى العصر الفرعونى ينحت على مقدمها شكل تمساح رمزا لنهر النيل على اعتبار أنه أبرز المظاهر الطبيعية فى مصر (انظر شكل ٣٢ ، ١٤) .

ونجد على السفن الرومانية نقش تمثال أسد فرجينيا (Phrygian) والسفن الأثينية عليها تمثال (Pallas) وسفن قرطاجنة عليها تمثال آمون ، وفى بعض الأحيان نجد أن السفينة الرومانية تحتوى على تمثالين فى المقدمة ، أحدهما يشكل المقدمة نفسها والآخر يخرج منها على شكل رقبة البجعة أو الأوزة

(انظر شكل ١٦) ، وهـذا الأخير غالبا ما يطلى بطلاء ذهبى أو فضى . كذلك كانت تزخرف مؤخر السفن فى بعض الأحيان ، فمثلا السفن الفرعونية كان ينقش عليها زهرة اللوتس أو أوراق أشجار البردى أو شكل ريش أو مراوح نخيلية . (انظر لوحة رقم ٥ ، ٨) . كذلك وجدت نقوش جميلة على مؤخرة سفينة اغريقية ترجع الى سنة ٦٠٠ ق.م (انظر شكل ٧ ، ٨) وأخرى رومانية ترجع الى سنة ٥٠ م (انظر شكل ١٥) .

وكثيرا ما كنا نجد على جوانب السفينة فتحة على شكل العين (انظر شكل ٢٩) وكان القصد منها فى أول الأمر أن السفينة فى نظر الشعوب القديمة كائن حى ولذا يجب أن تكون له عينان يرى بهما طريقه ، ثم تطور الأمر وأصبحت تستعمل فى العصـور الوسـطى كفتحة تتدلى منها المرساة (الهلب) . على أن الزخارف لم تلعب دورا هاما فى صـناعة السفن ، وان كانت لها قيمة كبيرة من الناحيـة المعنوية عند البحارة ، اذا يعتبرونها فى كثير من الأحيان شعارا وطنيا ، أو دافعا على بث روح الشجاعة والاقدام لما ترمز اليه من شعارات البطولة . وكانت أكثر السفن زخرفة هى سفن الملوك والأمراء وكبار التجار والقواد ، فقد كانت السفن الحربية فى البحر الأبيض فى العصور الوسطى تحتوى على زخارف تعتبر روائع فنية أهاجت قريحة الشعراء فأفاضوا فى وصفها . فمنها ما صنعوه على أشـكال بعض الطيور ومنها ما صنعوه على أشكال الأسماك والحيتان والدلفين ، ولأبى نواس قصيدة فى وصف الدلفين :

قد ركب الدلفـين بدر الدجى   مقتحمـا للمـاء قد لججا [1]
فأشرقت دجـلة من نـوره   وأسـفر الشـطان واسـتبهجا
لم تر عينى مثـله مركبـا   أحسن ان رسـا وان عرجـا
اذا اســتحثته مجاديفـه   أعنق[2] فوق الماء أو هملجا[3]

---

(١) لجج القوم : ركبوا اللجة ، لججت السفينة : خاضت اللجة .
(٢) أعنقت الدابة : سارت سيرا واسعا فسيحا منبسطا .
(٣) هملج البرذون : مشى مشية سهلة فى سرعة .

كما صنعوا السفن على شكل الحيوانات كالفيل والأسد والفرس والعقاب ، ويقال أن الخليفة العباسى الأمين كان عنده سفن على أشكال هذه الحيوانات وقد جاء ذكرها فى قصيدة أبو نواس فى مدح الأمين :

ألا ترى مـا أعطى الأمـين أعطى ما لـم تره العيـون
ولم تبلغـه من قبل الظنـون الليث والعقـاب والدلفين

كما وصفها الحسن بن هانىء فى قصيدة مدح بها الأمين قال :

سخر الليـل للأمـين المطايا لم تسخر لصاحب المحراب
فاذا ما ركابه سـرن بـرا سار فى الماء راكبا ليث غاب
أسـدا باسـطا ذراعيه يعـدو أهرت[1] الشدق كالح الأنياب
لا يعانيـه باللجام ولا السو ط ولا غمـز رجلة فى الركاب
عجب الناس اذا رأوه على صو رة ليث يمر مر السـحاب
سـبحوا اذ رأوك سرت عليـه كيف لو أبصروك فوق العقاب
ذات زور ومنسر وجنـاحيـ ن تشق العباب بعد العبـاب
تسبق الطير فى السماء اذا ما اسـ تعجلوها بمجيئة وذهـاب

وقال ابن الساعاتى فى وصف مركب على شكل الغراب :

وركبت بحر الروم وهو كحلبة والموج تحسبه جيادا تركض
وكم من غراب للقطيفة أسـود فيـه يطير به جناح أبيض

وقال ابن أبى حجلة التلمسانى :

غربانها سـود ، وبيض قلوعها يصـفر منهن العـدو الأزرق

وقال ابن الرومى يصف سفينة :

اليك ركبنا بطن جوفاء جـونة تخايل فى درع من القـار فاحـم

---

(١) أهرت : واسع الشدقين .

تواهق أشباها لها ونظائرا ملمعة بالودع سفع الملاطم
اذا هى قيست بالنور تشابهت بأجنحة خفاقة وخراطم
تطير على اقفائها وظهورها بمصطحب التيار جم الزمازم
اذا عجلت لم تسترث طيرانها وان أمهلت زفت زفيف النعائم
وان أيقنت أن سوف تقطع زاخرا الى زاخر بالعارقات التوائم
هو البحر لا ينفك فى جنباته رغاء المطايا لا نئيم العلاجم

المجانيق

تعتبر المجانيق أعظم الآلات الحربية القديمة وأشدها تأثيرا ولا سيما فى عمليات الحصار اذ هى بمثابة مدفعية التدمير فى عصرنا الحديث ، وقد مر بنا أن جنود الأساطيل كثيرا ما ينزلون البر للالتحام بجنود العدو ، ولابد لهم قبل النزول أن يستخدموا المجانيق لكى يحدثوا ثغرات فى الحصون والأسوار ينفذون منها . أما اذا دارت رحى الحرب فى وسط البحار ، فقد كانت المجانيق فى هذه الحالة أيضا هى أول سلاح يستعمله الأسطول فى الهجوم قبل أن تقترب مراكبه بمراكب أسطول العدو ويكون القتال فى هذه الحالة بالسلاح الأبيض . من هذا نرى أن المجانيق من الآلات الحربية التى لا يمكن الاستغناء عنها فى البر والبحر على السواء ، وان كانت الضرورة اليها فى البحر أشد وأقسى .

وقد جاء فى كتاب « الحياة العسكرية عند العرب [1] » أن العرب عرفوا هذا السلاح (أى المنجنيق) منذ عهد الجاهلية ، فقد أشارت المراجع القديمة الى أن جذيمة الأبرش أحد ملوك الطوائف كان أول من استعمله فى الجاهلية .

---

(١) إحسان هندى : الحياةالعسكرية عند العرب ص ١٣٩ .

ويقول الطبرى فى تاريخه « أن عروة بن مسعود وغيلان بن سلمة لم يشهدا مع الرسول وقعة حنين ولا حصار الطوائف لأنهما كانا يتعلمان صنعة الدبابات والمجانيق فى بلدة جرش [1] » ويعلق احسان هندى على رواية الطبرى فيقول « وبما أن بلدة جرش عربية ، وكان يسكنها من قبل نفر من العرب الغساسنة ، لذا يعتبر هذا أنصع دليل على أن العرب ، أو نفر منهم على الأقل عرفوا المنجنيق واستخدامه منذ الجاهلية » .

وقد جاء فى كتاب (الفن الحربى فى صدر الاسلام [2]) . « انه لا يظن أن الجاهلين استخدموا هذا السلاح (المنجنيق) فان أشعارهم التى هى سجل حياتهم لم تذكر عنه شيئا ولو اشارة عابرة ، تفيد أنهم عرفوه أو عملوا به . ولو كان ذلك لتناولوه بالوصف ونسبوه الى صانعيه ، وأماكن صنعه ، كما فعلوا بسائر سلاحهم وما شاع لديهم من أدوات القتال » . وقد علق الأستاذ احسان هندى [3] فى كتابه « الحياة العسكرية عند العرب » على هذا الرأى بقوله « ان عدم ذكر شىء عن المنجنيق فى الشعر الجاهلى ، لا يصح اعتباره دليلا على أن العرب لم يعرفوه ، وذلك لأن الشاعر العربى كان يصف الأشياء التى تلوذ به فقط ، فاقتصر فى وصف السلاح على وصف سلاحه الفردى بدون أن يتعرض للسلاح الجماعى كالمجانيق والدبابات والأبراج وغير ذلك » وأضيف الى الرأيين السابقين ، أن كلا منهما له قيمته ووجاهته ، ويصور جانبا من الحقيقة ، فليس من شك فى أن عدم ذكر المنجنيق فى سجل العرب الشعرى دليل قوى على عدم شيوع هذا السلاح فى العصر الجاهلى ، ولكنه لا يقوم دليلا قاطعا على عدم معرفة جميع القبائل العربية وخاصة تلك التى سكنت أطراف شبه الجزيرة العربية مثل المناذرة المجاورين للدولة الساسانية والغساسنة المتاخمين للدولة البيزنطية ، ويؤيد هذا الرأى ما جاء فى تاريخ الطبرى وابن هشام .

---

(١) تقع مدينة جرش الآن فى الأردن .

(٢) الفن الحربى فى صدر الإسلام تأليف عبد الرءوف عون ، ص ١٦٢ .

(٣) الحياة العسكرية عند العرب ، ص ١٣٩ .

وقال جمهور علماء الآثار [١] والتاريخ الاسلامى من المستشرقين وعلى رأسهم (فون كريمر) و (أومان) بأن العرب نقـلوا عن البيزنطيين استعمال المنجنيق والعرادة ، أما صاحب كتاب « آثار الأول فى تدبير الدول [٢] » فيقول بأن الفرس هم أول من استعمل المنجنيق « وأهل مدنهم متفوقون يرمون بالحجر المصيب ، والمنجنيق من استنباطهم ، ويقال انه ظهر فى زمن (النمرود) وأعقاب دولتهم » .

وقد جاء فى معاجم اللغة [٣] ان كلمة المنجنيق فارسية معربة وانها مكونة من (جه نيك) أى (أنا ما أوجدنى) ، ويقول الجواليقى « والمنجنيق فارسى معرب ». وعلى أية حال سواء أكان المنجنيق بيزنطيا أم فارسى الأصل ، فمن الثابت أن المسلمين قد استخدموه منذ عهد الرسول صلوات الله عليه وانهم أدخلوا عليه كثيرا من التحسين والتهذيب .

وجاء فى كتب السيرة [٤] ، أن المسلمين استخدموا المنجنيق لأول مرة فى غزوة الخندق وذلك نزولا على مشورة « سلمان الفارسى » الذى قام بصناعة أول منجنيق اسلامى بنفسه . ولكن جاء فى الطبرى [٥] وابن الأثير أن المسلمين استعملوا المنجنيق لأول مرة فى حصار الطائف وان الرسول عليه الصلاة والسلام كان أول من رمى به من المسلمين . ويقال ان الخليفة عمر بن الخطاب [٦] ، عنى باستعمال المجانيق ، حتى أصبح لدى الجيش الاسلامى الذى ذهب لفتح بلاد فارس عشرون منجنيقا استخدمها جيش المسلمين فى فتح المدائن ، عاصمة الدولة الساسانية . ويقول الطبرى ان الجيش الذى فتح سوريا بقيادة خالد بن الوليد وأبى عبيدة بن الجراح ، كان مزودا بالمجانيق . كذلك استخدم جيش عمرو بن العاص الذى فتح مصر المجانيق ، بعد أن صنعها فى مدينة الفسطاط بعد تأسيسها .

---

(١) أحمد بن زينى دحلان ، جـ ١ ، ص ١٥٢ (الفتوحات الإسلامية بعد مضى الفتوحات النبوية) ، Von Kremer : The Orient under the Caliphs, p 327 (Calcutta 1920) ،
Oman : . A History of the Art of wars in the Middle Ages, P. 219.

(٢) الحسن عبد الله : آثار الأول فى تدبير الدول ، ص ١٦٧ .

(٣) القاموس المحيط ، جـ ٣ ، ص ٢١٨ ، الجواليقى المعرب ، ص ٣٠٥ ، ٣٠٧ .

(٤) السيرة النبوية ، لمحمد بن هشام ، جـ ٤ ص ١٢٦ .

(٥) الطبرى ، جـ ٣ ، ص ١٣٧ ، الكامل لابن الأثير ، ص ٦٣ .

(٦) إحسان هندى ، ص ١٤٠ .

وكان من الطبيعى أن يهتم الأمويون اهتماما خاصا بمثل هذه الآلة الحربية فى فتوحاتهم التى امتدت من أقصى الشرق الى أقصى الغرب حتى وصلت المحيط الأطلسى ، فقد صنع فى عهدهم أنواع من المجانيق الكبيرة الحجم ، ويقال ان الحجاج بن يوسف الثقفى [1] صنع منجنيقا أسماه (العروس) يحتاج الى خمسمائة رجل لخدمته والعمل عليه ، وقد سلم عددا منه الى ابن عمه محمد بن القاسم ففتح هذا بها مدينة (الديبل) فى السند سنة ٨٩ هـ (٧٠٧ م) وعدة مدن أخرى هناك . وما جاء القرن الثانى للهجرة حتى كانت المجانيق آلة طيعة ، وسلاحا عاديا عند المسلمين استعملوه فى كل فتوحاتهم وحروبهم وخاصة فى حصار المدن برا وبحرا . وكذلك فى الحروب البحرية التى بدأت تشارك مشاركة فعالة فى الفتح الاسلامى وخاصة فى حوض البحر الأبيض المتوسط . أما فى العصر العباسى فقد كان عدد المجانيق يقرب من عدد بعض الأسلحة الأخرى الخفيفة ، فقد استخدموه فى أغلب معاركهم ، وخاصة فى حرب عمورية [2] سنة ٢٢٣ هـ (٨٣٧ م) .

أما عن وصف المجانيق التى استعملت فى العصر الاسلامى ، فقد أتى ذكرها فى عدد غير قليل من مؤلفات العرب ، غير أن كل مؤلف تناول نوعا معينا من المجانيق فقد جاء مثلا فى كتاب « التراتيب الادارية للادريسى » انه آلة لرمى العدو بحجارة كبيرة بأن يشد سوار مرتفع جدا من الخشب يوضع عليها ما يراد رميه ، ثم تضرب سارية موصلة لمكان بعيد جدا . وهكذا نرى دائما وصف نوع واحد من أنواع المجانيق . ولكن وجد وصف شامل لجميع الأنواع التى استعملت فى العصر الاسلامى فى كتاب « الحياة العسكرية عند العرب [3] » . فقد جاء فيه أن العرب عرفوا ، مجانيق قذف القنابل وقذف النفط والكرات النارية ، كما عرفوا المجانيق القاذفة للأفاعى والعقارب ورمم الحيوانات الميتة والقاذورات .

وهناك نوع آخر من المجانيق ، عرّفته بعض المراجع باسم (قوس الزيار) وهو عبارة عن آلة ثابتة ثقيلة تعمل على مبدأ القسى ، أى أن القوة الدافعة فيها تأتى

---

(١) زينى دحلان ، جـ ١ ، ص ١٥٢ : الفتوحات الإسلامية .
(٢) إحسان هندى ، ص ١٤١ .
(٣) إحسان هندى ، ص ١٢٩ .

من شد وتر ضخم ثم تركه يعود الى حالته الطبيعية قاذفا ما يحمله الى بعد يتناسب مع قوة الشد ، أى مع (تزيير) الوتر ولذا سميت الآلة باسم (قوس الزيار) . أما السبب فى تسميتها باسم (منجنيق السهام) فيرجع الى أن حجمها كان حجم منجنيق يرمى سهما هائل الحجم يتراوح طوله بين ٦٠ — ١٨٠ سم ووزنه من ٢ الى ٣ كيلوجرام . وقد أطلق الصليبيون على هذا السلاح اسما يقابل تماما اسمه العربى وهو (Arcus Manganellus) وعرف بالفرنسية Arcs de mangenneaux ثم تغير هذا الاسم بدوره الى كلمة باليستا (Baliste) فى العصور المتأخرة [١] .

وقد جاء فى مخطوط « تبصرة أرباب الألباب فى كيفية النجاة من الحروب ، ومن الأسواء ونشر أعلام الأعلام فى العدد والآلات المعينة على لقاء الأعداء » تأليف مرضى الطرسوسى [٢] مستشار السلطان صلاح الدين الأيوبى العسكرى ، وصف موجز عن طريقة استخدام المجانيق فقال « للرماية عن المنجنيقات أسرار يجب أن تحرز وتحفظ . فمنها أن الرامى اذا وقف تحت الكفة سواء على الخط المستقيم كان الحجر كثير الارتفاع قريب المسافة وربما أسقط على الرجال ، واذا خرج عن الكفة الى طرف السهم بمقدار شبر واحد كانت الرماية أبعد ، وأكثر ما يخرج عن السهم شبران لاغير ومتى زاد عن ذلك نقصت الرماية . وأكثر المسافة التى يصل اليها الحجر ستون باعا وأقلها أربعون باعا ، والأصل أيضا بعد المسافة وقربها لين الأسهم ويبسه ، فمتى كان السهم فى لين ليس بالمفرط كان ذلك أبعد للرماية وأشد للنكاية ، ومتى كان يابسا كان دون ذلك . ويتعين على الرامى أن يفحج بين رجليه ويضبط الكفة بيديه ، ويعقد مع كل جرة بنفسه مع الكفة » .

ويعتبر كتاب « آثار الأول فى تدبير الدول » للحسن بن عبد الله ، أقدم الكتب التى تعرضت لوصف وتوضيح المنجنيق ، الا أن وصفه كان مختصرا ولذا فان الفائدة منه كانت قليلة ، فهو يقول مثلا فى وصف المجانيق « منه ما هو بلوالب ، ومنه ما هو

---

(١) الحياة العسكرية عند العرب ، ص ١٢٤ .

(٢) نسخة منه فى أكسفورد تحت رقم (٢٦٤) ونسخة أخرى بالمتحف الحربى بالقاهرة . وقد نشره وعلق عليه كلود كاهين فى مجلة :

(Bulletin d'Etudes Orientales, T. XII, P 118, Année 1947-1948).

بدائرة وفيه تقالات من الرصاص ، اذا دار فيها الرجال رفعت السهم ، فاذا تركت رمت ، فلا تحتاج الى رجال كثيرة ، وقد يتخذ بقسى كبار موتورة ، وتجعل قبضاتها الى الأرض مشدودة فى قواعد المنجنيق ، وفى أوتارها حبال مشدودة الى حلقة المنجنيق . وتحرك بزيادة قائم حتى تفتح أوتارها ، ويحرك الحجر بالكفة ، ثم يرمى فيخرج أشد ما يكون ، واذا أراد الرمى بقدور النفط أو العقارب أو ما شاء فعل ، فاذا كان ضعيفا ثقّله بالرصاص والأحجار وان كان يرمى بالنفط والنار اتخذ له كفة من الزرد وحبلا بسلاسل » .

ومن الكتب المتخصصة وأشهرها وأوفاها كتاب « الأنيق فى المجانيق » (١) لما يحتويه من الرسوم الدقيقة لأجزائه ، واصطلاحات أهل الصنعة وتفصيلات وافية عن الطرق التى يضبط بها الرامى رميته ، وكيف يبعد الرمى أو يقربه ، الى غير ذلك من التفصيلات التى تفيد المتخصص ، وقد جاء فيه « اذا أردت أن ترمى بعيدا فانك تضع الحجر فى المنجنيق وترمى به الى مطلوبك ، فان أردت أبعد منه فانك تدهن فى الثانية أصبع المنجنيق بالزيت ، فان رميت به وبلغت ما تطلب وأردت أبعد من ذلك ، فانك تضع بين حلقة سواعد المقلاع وبين الاصبع الحديد قطعة من المشاق وترمى به ، فان بلغت مقصودك فحسن ، وان أردت أبعد منه ، فانك تدخل فى اصبع المنجنيق كعكة من حبل وترمى به فانك تبلغ مقصودك ، وان أردت أبعد منه فانك تضع فيه كعكة أخرى ، فانك تبلغ الذى تطلبه ان شاء الله تعالى . وان أردت أبعد منه فضع كعكة أخرى تفعل ذلك ثلاث مرات فانك تبلغ الذى تطلبه ، وان أردت البعد أيضا فبشىء آخر وهو انك تغير الساعد المعد للرمى بأرق منه وترمى بعد ذلك فانك تبلغ ما تريد ، وان أردت أبعد منه فانك تضع تحت جسر الدولاب جسرا آخر حتى تشتد السواعد شدا عظيما وترمى به الى القلعة التى تطلبها ، وان كانت قلعة أخرى أبعد منها فانك تضع فوق الكفة التى للمقلاع شيئا ثقيلا (كذا) اما رملا ندیا أو غير ذلك من الأشياء الثقيلة وترمى به ، فان بلغت التى تريد فحسن ، وان أردت أيضا أبعد من ذلك الرمى فانك تحفر الأرض التى تحت

---

(١) ارنبغا الزردكاش : الأنيق فى المجانيق ص ٢، ٣، ٤، ٥، ٦ (مخطوطة مصورة بالجامعة العربية تحت رقم ٩٧٠) .

المنجنيق حتى يغرق المزريب ذراعا واحدا ، وان أردت أبعد منه فنزله أيضا ذراعا آخر وكلما أردت أن تبعد نزلة ذراعا بعد ذراع ، تفعل ذلك الى خمس أذرع وترمى به فانك تبلغ المقصود . وان أردت فبفعل آخر هو أنك تنقص من الحجر رطلا واحدا فانك تبلغ ما تريد وان أردت أبعد منه تنقص من الحجر أيضا رطلا آخر وكلما أردت البعد فانك تنقص من الحجر رطلا بعد رطل الى مائة رطل ، وان أردت أبعد من ذلك الرمى فتفعل فعلا آخر وهو انك تثقل الصندوق بشىء ثقيل ، تفعل فى المرة الأولى رطلا واحدا فان أردت أبعد من ذلك فتزيده رطلا آخر وكلما أردت البعد فتزيده رطلا بعد رطل الى مائة رطل فانك تبلغ المقصود ان شاء الله تعالى هذا فيما أردت البعد » . (ورقة رقم ١٢) .

أما عن تقريب المرمى فيقول « وان أردت القرب فانك تضع الحجر وترمى به الى حيث تريد فان أردت أقرب منه فانك تدهن ثلث اصبع المنجنيق وترمى به وان أردت أقرب منه ، فانك تدهن ثلثى الاصبع وترمى فانك تبلغ المقصود ، وان أردت أقرب من ذلك ، فادهن جميع الاصبع وترمى ، فانك تبلغ ما تريد . وان أردت أقرب منه فانك تشيل رأس المزريب الى فوق ذراع واحد فان أردت أقرب منه فانك تشيله ذراعا آخر وترمى فانك تبلغ ما تريد . وان أردت أقرب من ذلك فانك توسع المزريب وترمى به ، وان أردت أقرب من ذلك فانك تنزع جسر الدولاب وترمى به فانك تبلغ المقصود ، وان أردت أقرب منه فانك تغير الساعد بأغلظ منه ، وان أردت أقرب منه فانك تزيد الحجر رطلا واحدا وترمى به فانك تبلغ المقصود ان شاء الله تعالى ، وان أردت أقرب من ذلك فانك تزيده رطلا آخر وترمى به فانك تبلغ المقصود . وكلما أردت القرب تزيد الحجر رطلا بعد رطل الى مائة رطل فانك تبلغ ما تريد وان أردت أقرب من ذلك فبنوع آخر وهو انك تخفف من الصندوق رطلا واحدا وترمى ، فانك تبلغ المقصود . وان أردت أقرب من هذا الرمى فانك تخفف منه رطلا آخر وكلما أردت القرب خفف رطلا بعد رطل الى مائة رطل فانك تبلغ المقصود ان شاء الله تعالى (ورقة رقم ١٣) .

وبعد أن ينتهى من شرح كيفية ابعاد وتقريب المنجنيق فى اسهاب ، يبدأ فى شرح وتفصيل كيفية الرمى بالقدور المرسمة بالنفط والزافات أو الكلس والدخانات ،

فيقول : « واذا أردت أن ترمى بقدرة مرســمة بالنفط والزافات أو قدرة كلس والدخانات أو حجر منجنيق مرسم بالنفط ، فانك تأخذ أولا ما (ء) الفجل أو الطلق المحلول بالخل العتيق ، وتبل به لبادا وتخيط ذلك اللباد فى كفة المجنيق والسواعد الى نصفها وتضع القدرة فيه وترمى فانك تحرق ما تريد » .

ثم يتكلم عن النشاب الذى يرمى بالمنجنيق فيقول « واذا أردت أن ترمى لشابا فى المنجنيق فتارة يكون مرسما بالنار واللزقات ، وتارة يكون بلا رسم ، فاذا أردت ذلك فانك تضع فى عدل النشاب كلابا ، ويكون ذلك الكلاب من حديد ويكون الكلاب يحمل السهم ويحمل القرب ، ويكون وجه الكلاب مقابلة نصل النشاب وظهره الى ريش السهم ثم بعد ذلك تقلع كفة المنجنيق وتقلع ساعده الأول ثم تضع الكلاب فى الساعد الثانى ثم ترمى به فانه يصيب من تريد ان شاء الله تعالى . الذى ذكرناه تمام العمل بالمنجنيق الذى يسمى قرابغرا » (انظر ورقة رقم ١٤) .

ثم يوضح كيفية وضع المنجنيق والأخشاب اللازمة لذلك فيقول « كيفية وضعه حتى يصير الرامى به مستأنسا فنذكر ما يحتاج اليه من الأخشاب وهى ثمان وعشرون قطعة من الخشب وفيها ما يزيد وما ينقص ، فاذا أردت وضعه فتنظر الى ما قد وضعته من الأخشاب فى هذا الكتاب فتعمل أمثالها وأعدادها والصندوق المرسوم فيه فلا تخرج من عمله وانظر أيضا الى طول النشاب وما هو عليه فاعمل هيئته ومسفله وأعلاه وبخوش الخزيرات وغير ذلك من الأعمال ثم جميع المنجنيق وما يحتاج اليه » (انظر ورقة رقم ١٥) .

ثم يشرح فى تفصيل واف أنواع المقذوفات التى كانت تقذفها المجانيق فيقول : « قدر عراقى يأخذ أربعين قنا وأربعين وشقا وأربعين حصا لبان وأربعين (جلتيت) وأربعين علك صنوبر وأربعين صندروس ينخل اللزافات كلهم بقليل من النفط الخوزى يطعم العشار بدهن الرخامة بالنفط وينزل الجميع الى الرخامة ويخدمه عليها ويأخذ صندروس مخرمش ويعلقه ويأخذ قدرة المدورة من الفخار ويفتح لها ثلث شواريق بثلاث منافس ويبيضها (أى يسودها) بالزفت ويضرب اللزافات فى القدرة ويأخذ ثلث عزاوز مطاولات يملأهم نفط ويعمل على رأس كل عزوز وردة من اللباد

ولا يسد فم العزوز ويغرز العزاوز فى اللزفات ويطالع الوردات من الشواريق ويطانع من كل شاروق اكريج عراقى مقلى بكبيرت ويضرب عليها شبك من الشريط قدر عراقى وهو هذا المثال (انظر ورقة رقم ١٦) . وهكذا يسير على هذا المنوال من الشرح والتفصيل الدقيق فى بيان أنواع المقذوفات المختلفة مثل قدر مخاسفة مضربين ، قدر منتن المخاسفة ، قدرة الجير ، قدرة المحزم ، قدر الصنوبرة، قدر مخفى (انظر ورقة رقم ١٧) . كذلك فصل المقذوفات التى تستعمل لقذف المراكب فيقول « قدر سقوط تأخذ قدرة مدورة فخار وتملأها حب القطن محمص باللزاق وتملأ به القدرة ويطخره بطخيرة موقتة مقلبة فى الكبريت ويعطيه النار من الطخيرة قدر سقوط المراكب ، تأخذ القدر الفخار أكبر ما يكون وتحط فيها حبات عتيق واصماس ونواشيد وتختم رأسها وتسقطها فى الثقوب فى المركب فأى من لسعته قتلته والله أعلم صنعة المركب » . ويذكر نوعا آخر من أنواع القدور التى تقذف على المراكب فيقول « القدرة الجيرية للمخاسفة والمركب تأخذ قدرة فخار وتملأها دواحد وتغطيه وتختم رأس القدرة ختم جيد وتقول بعزيمة ، خذ هذه القدرة واشعله ثم تأخذ الخصم وما يعرف من أين تشعله . فعندما تريد تشعل القدرة خذ العشار بله بالنفط، والزقه على القدرة فلبس كفك واشعل القدرة وهو به حتى تقوى ناره وأكثره قدام خصمك فيطلع الدوالحد الى الخصم حتى يحرقه ويقشر جلده عن لحمه .

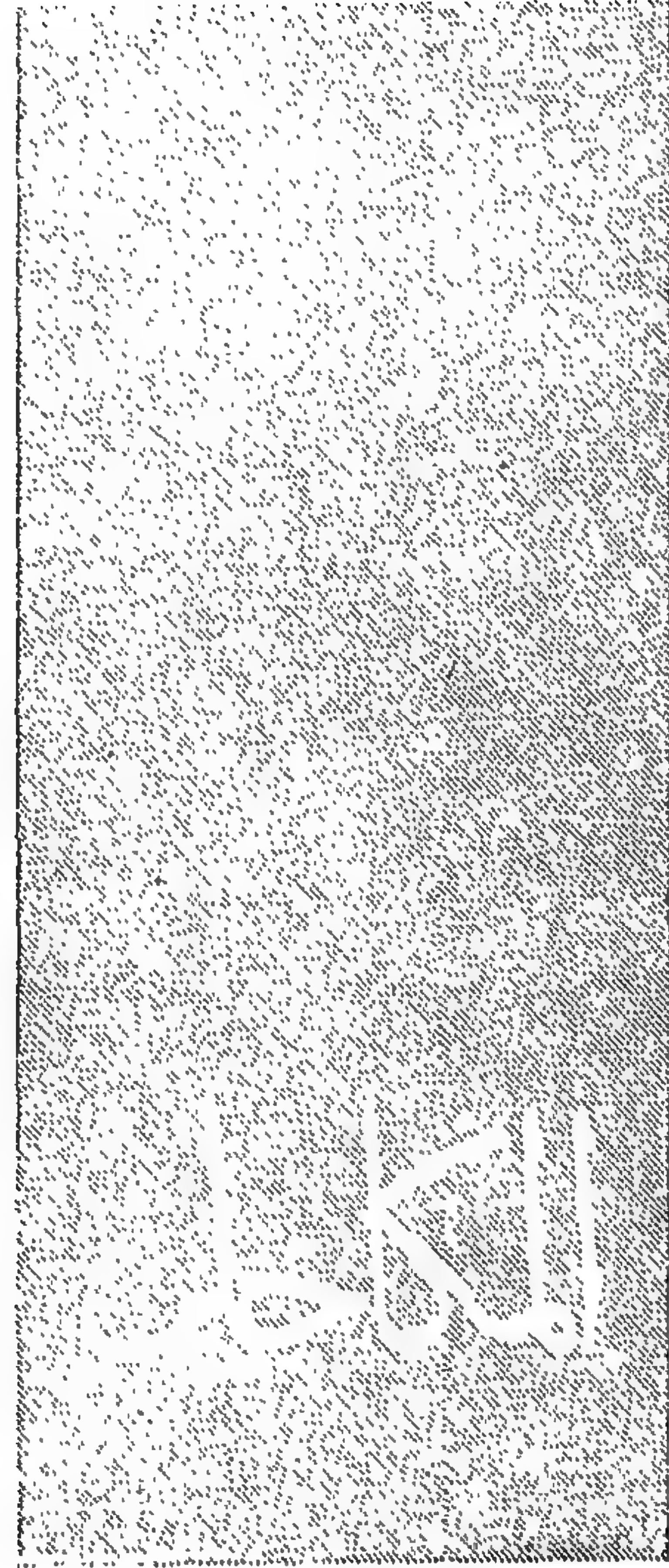
وكان من التقاليد المرعية عند جنود المسلمين أنهم يكبرون ويتلون بعض آيات قرآنية معينة أثناء رميهم بالمجانيق ، فاذا كان المنجنيق يقذف الحجارة قالوا :

« وأمطرنا عليهم حجارة من سجيل منضود ، مسومة عند ربك ، وما هى من الظالمين ببعيد » (١) .

واذا كان المنجنيق يقذف النفط والنار قالوا : « واعتدنا لهم عذاب السعير ، فسحقا لأصحاب السعير » (٢) .

---

(١) سورة هود الآية ٨٢، ٨٣ .
(٢) سورة الملك آية (٥) .



قبل الكلام عن المدافع أو المكاحل يحسن بنا أن نذكر شيئا عن المادة التى من أجلها اخترع المدفع لقذفها ، ونعنى بها البارود أو كما تسميها المراجع القديمة النار الاغريقية (Feu gregois) . لقد أجمع جمهور المؤرخين من الأوروبيين على أن مخترع هذه المادة (البارود) هى بيزنطة ، ولكننا اذا رجعنا الى المصادر التاريخية التى عاصرت هذا الاختراع وجدنا أن المخترع اسمه (قلينيكوس) وهو مهندس من مدينة هليوبوليس (عين شمس) . ويعود الأوروبيون فيقولون إن مدينة هليوبوليس هذه ليست هى المدينة المشهورة فى مصر بل أنها بالشام ، وقد دحض هذا الزعم المؤرخ جيبون [1] (Gibbon) الذى يقول « وقد أتى قيدرينوس بهذا الصانع (يعنى قلينيكوس) من أطلال هليوبوليس وكانت الكمياء علما خاصا بالمصريين » . لذلك أود أن أنبه الى خطأ شائع بالنسبة الى اختراع البارود ، وهو نسبته الى الدولة البيزنطية ، على الرغم مما تثبته المراجع المعاصرة من أنه اختراع مهندس مصرى من مدينة هليوبوليس وان اختلفوا فى موقعها بمصر أو الشام . على أن ما ذكره المؤرخ (جيبون) يقطع الشك باليقين ، اذ أن روايته تؤكد أن

---

(١) Bury. Pro. :Gibbon's Decline & Fall P. 52.

مدينة هليوبوليس المذكورة ، بمصر وليست بالشام ، ولم يطعن فى هذه الرواية لذلك أرى تصحيح ذلك الخطأ ورد الشيء الى مصدره ، فأقرر أن البارود أو (النار المشهورة بالاغريقية) ، هى فى الواقع اختراع مصرى ، ولعل التصاق كلمة بيزنطة بها يرجع الى أن اختراعها بمصر كان أثناء الحكم البيزنطى . ويؤيدنى فى هـذا الرأى ما جاء فى فتح العرب لمصر [١] » واننا لا يمكن أن نتصور أنه كان من الممكن أن تبنى سفن فى الاسكندرية بعد فتح العـرب لمصر بما لا يزيد الا قليلا عن عشرين سنة ، ثم تجهز تلك السفن بالآلات التى تقذف النار الاغريقية ، اللهم الا اذا كان اختراع مزيج تلك النار وعمـل آلاتها أصله فى مصر ذاتها » .. ثم يضيف « ومهما يكن من أمر هذه النار فانه لا شك على أية حال فى أن صناعة السفن كانت عظيمة فى مدينة الاسكندرية فى النصف الأول من القرن السابع الميلادى ، وانها لم تضمحل عندما انتهى أمر الدولة البيزنطية بمصر . وهذا يدل بغير شك على أن الصانع الذى قام بصناعة السفن وغيرها من الصناعات كان مصريا ، وانه كان يعمل بوحى من نفسه بغير ارشاد ولا تيسير من الروم ، هذا اذا لم نقل انه كان فى الحقيقة الصانع المعلم » .

وقد كتب (ليو) [٢] عن (النار الاغريقية) كتابة مستفيضة جاء فيها « هى مزيج من الكبريت وبعض الراتنجات والأدهان فى شكل سائل يصبونه فى اسطوانة نحاسية مستطيلة كانوا يشدونها فى مقدم المركب ، ومن هذه الاسطوانة يقذف السائل مشتعلا ، أو يطلقونه بشكل كرات مشتعلة أو قطع من الكتان المعجون بالنفط فيقع على السفن فيحرقها [٣] . وكانت هذه النار تشتعل فى الماء والهواء كالنفط وتدمر ما تنصب عليه ، ولذا سميت أيضا (النار البحرية) » .

ويذكر المستشرق الأسبانى (كوندى) أن أهل مراكش استخدموا الأسلحة

---

(١) فتح العرب لمصر ، بتلر ترجمة فريد أبو حديد ص ٨٥ .

(٢) Bury : History of the later Roman Empire, PP. 311-319.

(٣) يقال أن المقذوفات التى احترقت بها الكعبة فى حصار الحصين بن نمير ، لعبد الله ابن الزبير سنة ٦٤ هـ كانت من هذه النار .

النارية فى محاربتهم ، كما ذكر يوسف أشباح [1] ، أن المرابطين استخدموا الأسلحة النارية عند فتحهم مدينة سرقسطة سنة ٥١٥ هـ فى عهد على بن يوسف بن تاشفين . كذلك يذكر ابن خلدون استعمال العرب للبارود فى حروبهم عندما فتح أبو يوسف سلطان مراكش مدينة سلجماسة ، وأخرج بنى عبد الواد سنة ٦٧٢ هـ ، اذ يقول « ولما فتح أبو يوسف بلاد المغرب وانتظمت أمصاره ومعاقله فى طاعته ، وغلب بنى عبد المؤتمن على دار خلافتهم ومحارسهم وافتتح طنجة ، وطوع سبتة مرفأ الجواز الى العدوة وثغر المغرب ، سما أمله الى بلاد القبلة فوجه عزمه الى افتتاح سلجماسة من أيدى بنى عبد الواد المتغلبين عليها وادالة دعوته فيها من دعوتهم . فنهض اليها فى العساكر والحشود فى رجب سنة ثنتين وسبعين فنازلها وقد حشد اليها أهل المغرب أجمع من زناته والعرب والبربر وكافة الجنود والعساكر ونصب عليها آلات الحصار من المجانيق والعرادات وهندام النفط القاذف بحصى الحديد ينبعث من خزانة ، أما النار الموقدة فى البارودة بطبيعة غريبة ترد الأفعال الى قدرة باريها ».

وقد أدخل المسلمون كثيرا من التحسينات على النار اليونانية ، سواء من ناحية التركيب أو من ناحية الاستعمال ، فمن حيث التركيب أخذوا يضيفون اليها بعض الصموغ التى تزيد اشتعالها أوارا ، وأما من حيث الاستعمال فقد أخذوا يزودون بها أساطيلهم على نطاق واسع [2] ، حتى أصبحت حديث الشعراء فقد قال الشاعر أحمد ابن يس الصقلى يصف النار الاغريقية التى تستعملها أساطيل العرب :

رأوا حربيـــــة ترمى بنفـــــط ... لاخمـــاد النفوس له استـــعار
كان المهـــــل فى الأنبـــوب منه ... الى شى الوجـــوه له ابتـــدار
كان منافس البركان فيهـــــــا ... لا هوال الجحيم بها اعتبـــــار
نحاس ينبرى منه شـــــــواظ ... لا رواح العلوج به بـــــوار
وما للمـــــاء بالاطفـــاء حكم ... عليه لدى الوقود ولا اقتدار [3]

(١) يوسف اشباح : تاريخ الأندلس فى عهد المرابطين والموحدين جـ ٢ ص ٢٩٥ .

(٢) الحياة العسكرية عند العرب ص ١٥٢ .

(٣) الجندية فى الدولة العباسية ص ١٩٩ .

وبينما كان المسلمون يستعملون هذا السلاح الخطير فى حروبهم البرية والبحرية على السواء كانت أوروبا تجهله جهلا تاما ، وليس أدل على ذلك مما كتبه الصليبيون عنها . فقد وصفت الأميرة « أنا كومنينا » ابنة « اليكسيوس كومنينوس » الذى شهد عصر الحروب الصليبية الأولى ، هذه النار فى كتابها عن سيرة أبيها ، فصورت مقدار روعها حين تعلو النار فى الجو حين تشتعل ، ثم حين تنقض كقطعة من الجحيم فتشوى الناس وتتركهم رمادا تزروه الرياح .

وقد أشارت الأميرة « أنا » الى بعض عناصر هذه النار ووصفت طريقة استعمالها فقالت « انها مزيج من النفط والزيت والكبريت المجمد بنوع من الصمغ القابل للاشتعال . وكان هذا المزيج النارى يعبأ فى أنابيب من النحاس لها فوهة توقد منها ، وفى مؤخرها قوس تنطلق فتدفعها الى الأمام . وكانت تلك الأنابيب توضع بكميات كبيرة فى اسطوانة مستديرة ، توضع فى مدافع المنجنيق ثم تقذف على العدو فتصليه نارا حامية ، اذ تنفجر بقوة الاصطدام فيندلع لهيب لا يمكن لانسان أن يخمده وينتشر شررها فى كل جانب فتجعل ما حولها جهنم وبئس المصير » [1] .

واستمر جهل الصليبيين بالنار الأغريقية حتى الحملة الصليبية السابعة التى قادها ملك فرنسا « لويس التاسع » وكان هدفها مصر . فقد جاء فى المذكرات اليومية للفارس « دى جوانڤيل » التى جمعها فى كتابه « ذكريات عن الحروب الصليبية » عن ذكرياته عن يومى ٦ ، ٧ فبراير سنة ١٢٥٠ م ما يلى : « فى غسق الليل جاء المسلمون بآلة عجيبة ووضعوها اتجاه الأبراج التى كنا ساهرين على حراستها ، أنا والسنير « والتر كوريل » ثم قذفونا منها بشىء ملأ قلوبنا بالدهشة والرعب ، نار كأنما هى الأذنان المشتعلة وذيولها من خلفها مثل الحراب الطويلة ودويها يشبه الرعد ، كأنها جارح يشق الهواء ، ولها نور ساطع جدا من جراء عظم انتشار اللهب الذى يحدث الضوء ، حتى انك ترى كل ما فى المعسكر كما لو كان فى وضح النهار . وقد رمى المسلمون علينا هذه النار فى تلك الليلة ثلاث مرات من الآلات الكبيرة وأربع مرات من القسى العريضة » .

---

(١) معركة المنصورة ص ٧٤ .

أما عن المدافع فقد جاء فى كتاب « حقائق الأخبار فى دول البحار [1] » انه قد ورد فى تواريخ الصينيين أن المدافع كانت معروفة عندهم منذ سنة ٦١٨ ق.م ، وأيد هـذا القول العـلامة بارى (Barye) فى تقرير قدمه الى الأكاديمية الفرنسـية سنة ١٨٥٠ م . وقد استعمل العرب المدافع فى عدة حروب وكانوا يصنعونها من الخشب ويحزمونها بالحبـال ويطلونها بالطلاء للمتانة ، ثم أخـذها عنهم الطليان فاستعملوها فى حصار مدينة فلورانس سنة ١٣٢٥ م . واستعملها ادوارد الثالث ملك انجلترا فى حربه ضد فرنسا سنة ١٣٤٦ م فى موقعة كرسى . وكان فم المدفع وقتئذ أوسع من أسـفله .

ويصف القلقشندى[2] المدافع فيقول « مكاحل البارودى هى المدافع التى ترمى عنها بالنفط وحالها مختلف ، فبعضها يرمى عنه بأسهم عظام تكاد تحرق الحجر ، وبعضها يرمى عنه ببندق من حديد زنة عشرة أرطال بالمصرى الى ما يزيد على مائة رطل . وقد رأيت بالاسكندرية فى الدولة الأشرفية ، شعبان بن حسين فى نيابة الأمير صلاح الدين ابن عرام رحمه الله ، مدفعا قد صنع من نحاس ورصاص ، وقيـد بأطراف الحديد ، رمى عنه من الميدان ببندقة من حديد عظيمة محماة ، فوقعت فى بحر السلسلة خارج باب البحر وهى مسافة بعيدة » .

ويقال ان احدى المدن الاسبانية التى كانت ما تزال فى أيدى العرب فى القرن الرابع عشر استخدمت المدافع فى حربها ضد قوات الفرنجة المحاصرة لها . فقـد فوجئت القوات القائمة بالحصار بسلاح جديد ، يتكون من ماسـورة يقترب منها شخص معه عصا من حديد فى طرفها لهب يقربه من الماسورة فيحدث صوتا كالرعد ويندفع فى الماسورة لهب ودخان وتنطلق منها كرة من الحديد مما جعل القوات المحاصرة تفر من الميدان خوفا من « القوة الشريرة » .

وقد اتقنت صناعة واستخدام المكاحل فى مصر فى العصر المملوكى وخاصة فى عهد السلطان قايتباى فقد وصف لنا ابن اياس [3] ، تجربة لاختيار المدفع الذى قام

(١) مرهنك جـ٢ ص ٤٤ .
(٢) صبح الاعشى جـ ٢ ص ١٣٧ .
(٣) عبد الرحمن زكى : السلاح فى الإسلام ص ١٣٢ .

بصنعه الأستاذ ابراهيم الحلبى فقال « وفى يوم الثلاثاء رابع عشر من شوال سنة ٨٦٨ هـ (١٤٦٤ م) رسم السلطان بتصريح المدفع السلطانى الذى سبكه للسلطان الأستاذ ابراهيم الحلبى بقلعة الجبل . وصرخ (دوى) بين يدى السلطان فى أواخر رمضان من تحت القلعة الى جهة الجبل الأحمر غير مرة ثم نقل الى ذيل الجبل الأحمر بالقرب من قبة النصر تجاه ظهر زاوية (كهنيوش) خارج القاهرة ووضع على عاليه ، ووضع رجل المدفع نحو الجبل المذكور وفمه جهة خانقاه سرياقوس . وصرخ (دوى) هناك فى يوم الخميس تاسع هذا الشهر مرتين فى الملأ من الناس بحضرة جماعة من أمراء الألوف وأعيان الدولة . وقيس مسافة سقوط حجر المدفع المذكور فجاء أربعة آلاف ذراع وستمائة ذراع وعشرين ذراعا . وكان فى المرة الأولى التى صرخ فيها بين يدى السلطان لم يقدر أحد على قياسه لأنه كان يصرخ نحو الجبل ولم تعلم مسافة سقوطه . ولم أحضر أنا هذا القياس الثانى ، ولا نقل الى من ثقة بل سمعته من أفواه الناس وفيه اختلاف من زيادة ونقص . وقد سألنى السلطان عن أمره ومسافة سقوط حجر المدفع فعرفته أننى لم أحرره ، فسألنى أن أحرره فى الثالثة فقلت له لا أعلم زنة المدفع ولا زنة حجره ولا زنة باروده ، فأملى على جميع ذلك وغيره من لفظه ، حسبما نقف عليه ان شاء الله فى هذا المحل فتأهب له ، فلما كان يوم الثلاثاء هذا وصرخ المدفع ثالث مرة فى مكانه المذكور مرتين ، فكان سقوط حجره الثانى « تجاه مسجد التبن من المطرية ، وهو أبعد مسافة من الحجر الأول وأيضا أبعد مسافة من سقوط حجارة رمى يوم الخميس المقدم ذكره ، وتوليت أنا ومن أثق به قياس هذه المسافة بالضبط والتحرير الزائد فكان طول ذلك خمسة آلاف ذراع وستمائة وأربعين ذراعا وكسرا بالذراع الجديدة وقدر لذلك بالذراع المعتبرة فى قياس البرد والأميال ، ستة آلاف ذراع وخمسمائة ذراع وتسع وثمانون ذراعا وثلث ذراع وذلك ميل ونصف ميل وثمن ميل ونصف ميل وثمن ميل وربع عشر ميل تقريبا [1] . وذلك قريب من سدس بريد ، وهذا شىء من النوادر القريبة التى لم نعهدها ولا سمعنا مثلها فى سالف الأعصار . فتعجب الناس

---

(١) إذا اعتبرنا الميل ١٦٣٢ متراً (عن هامش الحياة العسكرية ص ١٥٩) يكون مجموع المسافة ١٦٣٢+٨١٦+٢٠٤+٤١=٢٦٩٣ متراً ، وهو مدى جيد بالنسبة لذلك الوقت .

أمر هذا المدفع غاية العجب وكان لتصريحه يوم مشهور من كثرة الخلائق ، وبالله لولا انني شاهدت ذلك ما أثبته فى تاريخى لغرابة ما شاهدته من عظيم أمره وكل ذلك بسعادة السلطان خلد الله ملكه ، والذى اعتبرته من أمر هذا المدفع المذكور من املاء السلطان ومباشرتى بنفسى أن طوله خمسة عشر شبرا وبالذراع خمس أذرع وربع ذراع ووسع فوهته ثلاث أذرع ونصف ذراع وربع ذراع دورا وسمكه نحو من ثلث ذراع وهو قطعة واحـدة مضلع مشرف حلو الشكل . وأما زنته فمائة وسبعون قنطارا بالمصرى وزنة حجـر المرمى به أربعة قناطير بالمصرى وزنة باروده سبعة وثلاثون رطلا مصريا » .

أما عن تكوين المدافع فى ذلك الوقت ، فكانت عبارة عن ماسورة مكونة من عدة شرائط منحنية ملحومة ببعضها . ثم ثبتت الماسورة بواسطة أربطة حديدية على قاعدة خشبية وهكذا اعتبرت هذه القاعدة الخشبية كعربة للمدفع . وقد استعمل فى أول الأمر غطاء منفصل لقفل مؤخرة الماسورة ثم تطورت وفصلت غرفة خلفية للتعمير عن الماسورة . وتركت فتحة ضيقة فى غرفة التعمير لاشعال المادة القاذفة ، وذلك بواسطة فتيل مشتعل مثبت على عصا طويلة وكانت عملية التصويب على الهدف تتم بالعين المجردة .

أما فى القرن الخامس عشر فقد تطورت صناعة المدافع فأصبحت الماسورة تصنع من طبقتين أو ثلاث طبقات منفصلة من الحديد ، كما استعملت أيضا المواسير المكونة من عدة أجزاء من الحديد ملحومة بعضها ببعض ، كما صنعت بعض هذه المواسير من البرونز والنحاس . وثبتت على قواعد مختلفة الأشكال . وقد عنيت الدول فى ذلك العصر عناية خاصة بزيادة قوة المدفع وذلك عن طريق زيادة العيار ، ولذلك فقد اتجهوا الى زيادة وزن المدفع الى درجة كبيرة وذلك لأن المدافع لم تكن تحتوى على أجهزة لامتصاص الصدمة فقد بلغ وزن المدفع الروسى الذى صنع سنة ١٥٨٦ الذى عرف باسم (قيصر المدافع) (٣٩) ألف كيلوجرام على الرغم من أن طول ماسورته لم تزد عن ٥ر٤١ مترا ، وكان عياره (٨٩٠) مم .

وفى القرن الثامن عشر صنعت المدافع ذات الترباس المنزلق ، وكان هذا النوع من المدافع يضرب أنواعا كثيرة من المقذوفات مثل الاسطوانات (الخراطيش) المملوءة

بكرات الرصاص (شراتيل) أو دانات متفجرة أو حارقة . وقد امتازت هذه المدافع ببعد المرمى والقدرة على المناورة والتجميع .

وفى نهاية القرن الثامن عشر أخذت تنتظم صناعة المدافع وتوضع لها القواعد والأصول لبنائها ، فقد أصبح عيار المدافع مثلا لا يحدد بقطر الماسورة بل كان يحدد بوزن المقذوف بالرطل ، وكانت القاعدة أن تكون النسبة بين قطر المقذوف وقطر الماسورة بنسبة ١ : ٢٩ من قطره .

ومن المخطوطات الهامة التى تكلمت بدقة وبتفصيل عن آلات الحرب البارودية مخطوطة « العز والمنافع للمجاهدين فى سبيل الله بآلات الحروب والمدافع » ألفه بالأعجمية الرئيس ابراهيم بن أحمد بن غانم بن محمود بن زكريا الأندلسى المشهور بالرباش وترجمه الى العربية أحمد بن قاسم بن الفقيه بن الحجرى الأندلسى ترجمان سلاطين مراكش . ويرجع المخطوط الى القرن الثانى عشر الهجرى ، ويمتاز المخطوط باحتوائه على عدد كبير من الصور والأشكال التى توضح المدافع وأجزاءها وطريقة استعمالها ، كما توضح بعض المعارك الحربية (انظر ورقة رقم ٢٧ ، ٢٨) .

الباب الخامس



بعد أن فرغ خلفاء بنى أمية من أمور السياسة والفتن الداخلية اهتموا باحياء علوم الجاهلية مثل الشعر والأخبار والصيد والفروسية ، كما أولوا الفنون والصنائع التى تنشأ عادة فى حياة الأبهة والترف ورفاهية العيش الكثير من اهتمامهم . كذلك عنى الأمويون بعلوم الطب والكيمياء وأحكام النجوم ، بل أن بعض أمرائهم عنى بترجمة هذه العلوم عن اليونانية . ويقال ان الأمير خالد بن يزيد بن معاوية حفيد معاوية بن أبى سفيان ، المتوفى سنة ٨٥ هـ (٧٠٤ م) كان أول من عنى بالترجمة من اليونانية الى العربية فى علوم الطب والنجوم والكيمياء [١] حتى سـمى حكيم آل مروان ، فقد قال عنه ابن النديم[٢] « قال محمد بن اسحق الذى عنى باخراج كتب القدماء فى الصنعة : خالد بن يزيد بن معاوية ، وكان خطيبا شاعرا فصيحا حازما ذا رأى ، وهو أول من ترجم له كتب الطب والنجـوم وكتب الكيمياء » وكتاب النجوم ، هو فى أحكام النجوم ، ويقال أنه ترجمة كتاب (عرض مفتاح النجوم)

(١) الجاحظ : البيان والتبيين ص ١٣٦ ، علم الفلك ص ١٣٧ .
(٢) ابن النديم : الفهرست ص ٣٥٤ .

المنسوب الى هرمس الحكيم الموضوع على تحاويل سنى العالم وما فيها من الأحكام النجومية . والكتاب موجود فى مكتبة الامبروزيانة بميلانو وقد جاء فى آخر النسخة « وكان ترجمة الكتاب فى ذى القعدة سنة خمس وعشرين ومائة هجرية[1] » . ويقال ان أحد وزراء مصر وجد سنة ٤٣٥ هـ (١٠٤٤ م) فى خزانة الكتب بالقاهرة كرة سماوية نحاسا من عمل بطليموس مكتوب عليها « حملت هذه الكرة من الأمير خالد ابن يزيد بن معاوية » [2] .

وهرمس الذى قيل أن الأمير خالد ترجم كتابه « مفتاح النجوم » ، حكيم مصرى خرافى لم يكن له وجود أبدا . فكثرت فيه الخرافات بين العرب فى عهد الاسلام فمنهم من قال انه اخنوخ المذكور فى التوراة ، ومنهم من قال انه النبى ادريس ، ومنهم من فرق بين ثلاثة هرامسة ، الأول والثانى والثالث ونسب الى الثالث عدة كتب مختلفة فى أحكام النجوم والكيمياء والسحر وما أشبه ذلك [3] . وجاء فى الفهرست [4] « وله من الكتب فى النجوم كتاب عرض مفتاح النجوم الأول كتاب طول مفتاح النجوم الثانى ، كتاب تسيير الكواكب ، كتاب تحويل سنى المواليد على درجة كتاب المكتوم فى أسرار النجوم ويسمى قضيب الذهب » ومن الكتب المنسوبة الى هرمس كذلك « كتاب هرمس فى النشر والتعاويذ والعزائم وكتاب الهاريطومس فى نيرنجات الأشجار والثمار والأدهان والحشائش . وكتاب فريقونيوس فى الأسماء الحفظة والتمائم والعوذ من حروف الشمس والقمر والنجوم الخمسة وأسماء الفلاسفة »[5] . ويقول ابن أبى أصيبعة « هرمس لفظ يونانى هو اسم اله من آلهة اليونان زعم المصريون منذ عهد الاسكندر انه نعش الاله تحوت (Thot) الذى نسبت اليه قدماء المصريين اختراع كل علم [6] .

وهكذا أصبح هرمس هذا أبو الحكمة والعلوم عند العرب ، وخاصة علوم

---

(١) علم الفلك ص ١٤٣

(٢) ابن القفطى : تاريخ الحكماء ص ٢٨٦ .

(٣) علم الفلك ص ١٤٢ .

(٤) ابن النديم ص ٢٦٧ .

(٥) الفهرست ص ٣١٢ ، ٣١٣ .

(٦) ابن أبى أصيبعه جـ ١ ص ١٦ ، ١٧ ، ابن القفطى ص ٢٢٧ ، ٢٢٩ .

التنجيم والفلك ، وجرت العادة أن تنسب اليه أصل كل العلوم والفنون ، فقد ذكر اسمه فى كثير من المخطوطات التى تناولت صناعة الاسطرلاب وغيرها من الآلات الفلكية على أنه أول من صنعها أو أن ولده هو أول من قام بعملها . فقد جاء فى مخطوطة « رسالة فى أسماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالى » فى شرح كلمة الاسطرلاب « الاسطرلاب [1] معناه ميزان الشمس وقال (كشيار) يعنى مرآة الشمس ، والأصح أسطر معناه تصنيف ولاب ولد هرمس وهو مصنف يونانى » . وجاء فى مخطوطة « المقالة الخامسة [2] فى رسم الآلات الحادثة على تسطيح الكرة كالاسطرلاب الشمالى والجنوبى والزرقالة والشكازية والأرباع » فى معنى كلمة اسطرلاب كذلك « وزعم بعضهم أن أسطر معناها تصنيف ولاب اسم حكيم اخترع الاسطرلاب ، وهو ابن هرمس الحكيم . كما حكى صاحب المقامات الحريرية عن أبى نصر الشمين ، أنه قال : أن لاب لما رسم من الدواير الفلكية فى سطح مستو سئل عنه هرمس بأن يقول من سطر هذا ويقول هو فى جوابه سطره لاب ، ولهذا سمى بالاسطرلاب » .

وتدلنا كتب المفسرين والمحدثين القدماء فى تفسيرهم وشرحهم الأخبار فى أمر السموات والأرض والكواكب ، ان المسلمين فى القرن الأول للهجرة وأوائل القرن الثانى لم يكونوا على علم ومعرفة كبيرة — فيما عدا الأمير خالد بن يزيد ابن معاوية — بعلوم الفلك وسائر العلوم الرياضية والطبيعية ، لأنهم كلما أرادوا أن يشرحوا شيئا من علم الهيئة فانهم ينقلون ما كان رائجا عند عوام أهل الكتاب أو المجوس ، وكلها خرافات وأقوال لا يقبلها العقل ، ومثال ذلك ما رواه المطهر ابن طاهر المقدسى [3] ، من علماء القرن الرابع فى كتاب «البدء والتاريخ» فى وصف الشمس والقمر وسائر الكواكب قال « يروى أبو حذيفة عن عطاء قال انه بلغنى أنه قال : الشمس والقمر طولهما وعرضهما تسعمائة فرسخ فى تسعمائة فرسخ ، قال الضحاك فحسبناه فوجدناه تسعة آلاف فرسخ ، والشمس أعظم من القمر ، قال

---

(١) انظر باب المخطوطات المصورة ص ٣٥١ .
(٢) انظر باب المخطوطات المصورة ص ٣٥١ .
(٣) علم الفلك ص ١٣٨ .

وعظم الكواكب اثنا عشر فرسخا فى اثنى عشر فرسخا . وروينا عن عكرمة أنه قال سعة الشمس مثل الدنيا وثلثها . وسعة القمر مثل الدنيا سواء . وعن مقاتل أنه قال : الكواكب معلقة من السماء كالقناديل . قالوا وخلقت الشمس والقمر والنجوم من نور العرش » . ويقول فى وصف السماء وشكلها « وزعم الكلبى [1] ان السموات فوق الأرض كهيئة القبة الملتصق منها (أى من الأرض) أطرافها . وروى وهب عن سليمان الفارسى رحمه الله ، أن الله خلق السماء الدنيا من زمردة خضراء وسماها برقع . وخلق السماء الثانية من فضة وسماها كذا وخلق السماء الثالثة عن ياقوتة حتى عد سبع سموات بأسمائها وجواهرها » . ومثل هذا قال المسعودى [2] دون ذكر المصدر ، قال « ان السماء الدنيا من زمردة خضراء والسماء الثانية من فضة بيضاء ، والسماء الثالثة من ياقوتة حمراء والسماء الرابعة من درة بيضاء والسماء الخامسة من ذهب أحمر والسماء السادسة من ياقوتة صفراء والسماء السابعة من نور قد طبقها بملائكة قيام على رجل واحدة تعظيما لله لقربهم منه قد خرقت أرجلهم الأرض السابعة واستقرت أقدامهم على مسيرة خمسمائة عام تحت الأرض السابعة » . وروى عن أبى عباس رضى الله عنه أنه قال « ان السماء الدنيا من رخام أبيض وانما خضرتها من خضرة جبل قاف [3] ، وان السماء موج مكفوف » . وجاء فى مسند أحمد بن حنبل [4] حديث يرتقى سنده الى العباس بن عبد المطلب روى فيه ان النبى صلى الله عليه وسلم قال : « ان بين السماء والأرض مسيرة خمسمائة سنة ومن كل سماء الى سماء مسيرة خمسمائة سنة وكيف (أى قطع) كل سماء خمسمائة سنة وفوق السماء السابعة بحر بين أسفله وأعلاه كما بين السماء والأرض » . وذهب المفسرون القدماء فى تفسير بعض الآيات القرآنية الى آراء غريبة تدل دلالة قاطعة على عدم اعتنائهم بعلم الهيئة ، فيقول فخر الدين الرازى [5]

---

(١) هو المفسر الشهير محمد بن السائب بن بشر الكلبى المتوفى بالكوفة (سنة ١٤٦ هـ سنة ٧٦٣م) عن كتاب علم الفلك هامش ص ١٣٨ .

(٢) مروج الذهب فى الباب الثالث جـ ١ ص ٤٦ .

(٣) قيل انه جبل محيط بكل الأرض .

(٤) مسند بن حنبل جـ ١ ص ٢٠٦ ، ٢٠٧ .

(٥) فخر الدين الرازى جـ ٦ ص ١١٨ .

فى تفسيره الآية الكريمة « كل فى فلك [1] يسبحون » « ان بعضهم قال الفلك موج مكفوف تجرى الشمس والقمر والنجوم فيه ، وقال الكلبى ماء مجموع تجرى فيه الكواكب » وقال فى تفسير قوله تعالى « والسقف المرفوع »[2] ، « وقد اتفق المفسرين ان السماء مبسوطة لها أطراف على جبال وهى كالسقف المسوى » .

فلما جاءت الدولة العباسية واختلط العرب بالموالى عن طريق المصاهرة والمعاشرة كثر أخذهم من علوم الأمم الأعجمية ، فزادوا كلفا باحكام النجوم وحبا فى الاطلاع على الكتب فى هذا الفن حتى صار جاريا على ألسنة الناس القول « ان العلوم ثلاثة الفقه للأديان والطب للأبدان والنجوم للأزمان » . ومما ساعد على النهضة فى هذه العلوم شغف الخلفاء أنفسهم بتلك الفنون ، فكان أبو جعفر المنصور — ثانى خلفاء الدولة العباسية — يقرب المنجمين ويستشيرهم فى أموره ، فقد ذكر ابن الداية [3] « ان نوبخت الفارسى المنجم ، كان يصحب المنصور ولما ضعف عن خدمة الخليفة أمره المنصور باحضار ولده ليقوم مقامه فسير اليه ولده أبا سهل ابن نوبخت » . ويقول اليعقوبى [4] عند كلامه عن نشأة مدينة بغداد « ان المنصور لما ابتدأ بناء بغداد سنة ١٤٥ هـ وضع أساس المدينة فى وقت اختاره نوبخت المنجم ، وما شاء الله بن سارية » كما يضيف « وان الذين هندسوا المدينة فعلوا ذلك بحضرة نوبخت وابراهيم بن محمد الفزازى والطبرى [5] .

ومن العوامل الفعالة فى سرعة نضج العلم فى النهضة العباسية كثرة ما ترجم من الكتب العلمية الى اللغة العربية ، ويقول فى ذلك جرجى زيدان [6] « ان المسلمين نقلوا الى لسانهم معظم ما كان معروفا من العلم والفلسفة والطب والنجوم والرياضيات والأدبيات عند سائر الأمم المتمدنة فى ذلك العهد ولم يغادروا لسانا من ألسن الأمم المعروفة اذ ذاك ألا نقلوا منه شيئا وان كان أكثر نقلهم

---

(١) سورة الأنبياء الآية (٣٣) .

(٢) سورة الطور ، الآية (٥) ، تفسير الرازى ج ٧ ص ٨٦ .

(٣) ابن أبى أصيبعة ص ١٥٣ ، أبو الفرج العبرى : تاريخ مختصر الدول ص ٢١٦ .

(٤) البلدان ص ٢٣٨ ، ص ٢٤١ .

(٥) والمحتمل أنه عمر بن الفرخان المنجم الشهير (هامش علم الفلك ص ١٤٥) .

(٦) التمدن الإسلامى ج ٣ ص ١٦٢ .

عن اليونانية والفارسية والهندية . فأخذوا من كل أمة أحسن ما عندها فكان اعتمادهم فى الفلسفة والطب والهندسة والموسيقى والمنطق والنجوم على اليونان ، وفى النجوم والسير والآداب والحكم والتاريخ والموسيقى على الفرس وفى الطب والعقاقير والحساب والنجوم والموسيقى والأقاصيص على الهنود ، وفى الفلاحة والزراعة والتنجيم والسحر والطلاسم على الأنبـاط والكلدان ، وفى الكيمياء والتشريح على المصريين . فكأنهم ورثوا أهم علوم الآشوريين والبابليين والمصريين والفرس والهنـود واليـونان وقد مزجـوا ذلك كله واسـتخرجوا منه علوم الاسـلام » .

وقد يكون من المفيد أن نذكر فى شيء من التفصيل الكتب الأولى التى ترجمت فى علم الفلك والتى قام على أسسها علم الفلك الاسلامى .

من المعروف أن الهنود من أقدم الأمم التى تمرست فى ركوب البحار والمحيطات وساعدهم فى ذلك معرفتهم التامة بعلوم الهيئة ، فقد كانت لهم معرفة حسنة بالنجوم ومواقعها وأبراجها ، ولها أسماء خاصة بلغتهم ، فقد قسموا علم الفلك على مذاهب ثلاثة [1] مذهب الأرجهيز والثانى مذهب الأركند ، أما المذهب الثالث فيعرف باللغة السنسكريتية سدهنتا (Siddhanta) ، وهو عبارة عن زيج [2] ذكروا فيه آراءهم فى حركات الكواكب . وهذا المذهب الأخير هو الذى نقله العرب الى اللغة العربية وسموه (السندهند) . وممن ألف على هذا المذهب محمد بن ابراهيم الفزارى وحبش بن عبد الله البغدادى ومحمد بن موسى الخوارزمى وغيرهم [3] . ومما قيل فى هذا الصدد ، ما ذكره البيرونى [4] ان رجلا هنديا جاء بغداد (سنة ١٥٤ هـ / ٧٧١ م) فى جملة وفدالسند على المنصـور وهو ماهر فى معرفة حركات الكواكب وحسابها وسائر أعمال الفلك على مذهب علماء أمته ، وخصوصا على مذهب كتاب باللغة السنسكريتية اسمه (براهمسيهطسدهانت) ألفه سنة ٦٢٨ م (٦ أو ٧ هـ)

(١) التمدن الإسلامى جـ ٣ ص ١٣٤ .

(٢) الزيج : انظر ص ٢٣٦ .

(٣) ابن القفطى ص ١٧٧ .

(٤) البيرونى : تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة فى العقل أو مرذولة ص ٢٠٨ ، ٢١١ .

الفلكى والرياضى الشهير (برهمكيت) للملك (فياكهزمكة) . وكلف المنصور ذلك الهندى باملاء مختصر الكتاب ثم أمر بترجمته الى اللغة العربية وباستخراج كتاب منه تتخذه العرب أصلا فى حساب حركات الكواكب وما يتعلق به من الأعمال ، فتولى ذلك الفزارى وعمل منه زيجا اشتهر به بين علماء العرب حتى أنهم لم يعملوا الا به الى أيام المأمون حيث ابتدأ انتشار مذهب بطليموس فى الحساب والجداول الفلكية .

أما عن الكتاب الذى أطلق عليه العرب اسم السندهند ، فقد شرح معناه اللفظى الأستاذ كرلونلينو [1] ، شرحا مفصلا جاء فيه « أما لفظ سدهانت (Siddhanta) فمعناه بالسنسكريتية معرفة وعلم ومذهب علمى ، وأطلق ذلك اللفظ اصطلاحا على كل كتاب فى علم الهيئة وحساب حركات الكواكب . فمعنى (براهمسيهطسدهانت) كتاب الهيئة المصحح المنسوب الى برهم ، وحذف العرب ثلثى اللفظ مقتصرين على الثلث الأخير وهو سدهانت ثم حرفوه قليلا لميلهم الى المزاوجة والاتباع فى الكلام وضبطوه على وزن أسماء البلاد التى نقل منها الكتاب ، فقالوا السندهند ، وسماه بعض المتأخرين السندهند الكبير تمييزا بينه وبين كتاب السندهند تأليف محمد ابن موسى الخوارزمى فى عهد المأمون .

كذلك ترجم المسلمون عن اليونانية كتاب المجسطى الشهير تأليف بطليموس القلوذى ، وقد استفاد من هذا الكتاب محمد بن موسى الخوارزمى ، أشهر علماء الفلك فى عهد الخليفة المأمون ، فقد كان منقطعا الى بيت الحكمة وله علم واسع فى النجوم فاصطنع زيجا جمع فيه بين مذاهب الهند والفرس والروم ، فجعل أساسه على السندهند وخالفه فى التعاديل والميل فجعل تعاديله على مذاهب الفرس وجعل ميل الشمس فيه على مذهب بطليموس واخترع فيه أبوابا استحسنه أهل عصره وطاروا به فى الآفاق [2] . ولا شك أن كتاب (المجسطى) من أهم ما نقل من التراث اليونانى الى العربية ، ومن أكثر المؤلفات التى ساعدت على تقدم الفلك عند العرب .

---

(١) علم الفلك ص ١٥٠ .

(٢) التمدن الإسلامى جـ ٣ ص ١٩٠ .

ويقول عنه ابن القفطى[1] « ولا يعرف كتاب ألف فى علم من العلوم قديمها وحديثها، فاشتمل على جميع ذلك العلم وأحاط بأجزاء ذلك الفن ، غير ثلاثة كتب أحدها « كتاب المجسطى » هذا فى هيئة علم الفلك وحركات النجوم ، والثانى (كتاب أرسطوطاليس) فى علم صناعة المنطق ، والثالث (كتاب سيبويه البصرى) فى علم النحو العربى وقد نقل كتاب (المجسطى) الى العربية أكثر من مرة » [2] .

---

(١) اخبار الحكماء ص ٦٧ ، ٦٩ .

(٢) تراث العرب العلمى ص ١١٢ .

المراصد

ولم يقف العرب عند حد الدراسة النظرية فى علم الفلك ، فبعد أن نقلوا مؤلفات الأمم التى سبقتهم وصححوا بعضها ونقحوا الآخر وزادوا عليها ، خرجوا الى الجانب العملى ، وهو رصد الكواكب والأجرام السماوية . ولا شك أن العرب لم يصلوا بعلم الفلك الى ما وصلوا اليه الا بفضل المراصد ، فالرصد أساس علم الفلك وعليه المعدل فى تعيين أماكن النجوم وحركاتها ، ويقال ان أول من عنى باقامة المراصد اليونان وكان ذلك فى القرن الثالث قبل الميلاد ، فقد بنوا مرصدا فى مدينة الاسكندرية بلغ قيمة ارتقائه فى عهد بطليموس القلوذى صاحب المجسطى . ويقول الأستاذ جرجى زيدان [1] ، وظل المرصد السكندرى وحيدا فى العالم حتى نهض العرب وأنشأوا المراصد فى بغداد ودمشق ومصر والأندلس ومراغة وسمرقند وغيرها . أما الأستاذ قدرى حافظ طوقان [2] ، فكان أكثر حرصا اذ يقول « وقد يكون اليونان أول من رصد الكواكب بالآلات ، وقد يكون مرصد الاسكندرية الذى أنشىء فى القرن الثالث قبل الميلاد ، هو أول مرصد كتب عنه » .

---

(١) التمدن الإسلامى ج ٣ ص ١٩١ .

(٢) تراث العرب العلمى ص ١٣١ .

ويقال ان الأمويين ابتنوا مرصدا فى دمشق [1] ، وان كان الثابت ان الخليفة المأمون جمع علماء النجوم فى عصره وأمرهم أن يصنعوا آلات يرصدون بها الكواكب كما فعل بطليموس صاحب المجسطى ، ففعلوا وتولوا الرصد بها بالشماسية فى بغداد وجبل قيسون فى دمشق سنة ٢١٤ هـ . ولما توفى المأمون سنة ٢١٨ هـ ، توقفوا عن العمل وقيدوا ما كانوا قد تبينوه من رصدهم وسموه الرصد المأمونى [2] . وقد ابتنى (بنو موسى) [3] مرصدا فى بغداد على طرف الجسر وفيه استخرجوا حساب العرض الأكبر من عروض القمر . وبنى شرف الدولة ابن عضد الدولة رصدا فى طرف بستان دار المملكة فى منتصف القرن الرابع الهجرى وقد رصد فيه الكواكب السبعة أبو سهل الكوهى [4] . وقد أنشأ الفاطميون فى عهد الخليفة الحاكم مرصدا على جبل المقطم عرف بالرصد الحاكمى وفيه استخرج ابن يونس الزيج الحاكمى [5] ، ثم أعيد بناؤه فى أيام الأفضل بن أمير الجيوشى سنة ٥١٥ هـ . وظل المرصد الحاكمى عمدة المراصد حتى بنى نصر الدين الطوسى [6] فى عهد هولاكو مرصدا فى مراغة فى بلاد التركستان سنة ٦٥٧ هـ أعد فيه كل ما يلزم من الآلات وأنفق فيه الأموال الطائلة وأنشأ له مكتبة يقدر ما كان فيها بـ ٤٠٠ر٠٠٠ مجلد من المخطوطات ، أكثرها منهوب من بغداد والشام والجزيرة . ثم بنى تيمورلنك مرصدا فى سمرقند ، ثم بنى غيرهم مراصد أخرى فى أصبهان ومصر والأندلس [7] .

---

(١) تراث العرب العلمى ص ١٣٢ .

(٢) التمدن الإسلامى ص ١٩٢ ، تراث العرب العلمى ص ١٣٢ .

(٣) تراث العرب العلمى ص ١٣٢ ، جاء فى التمدن الإسلامى (بنو شاكر) بدلا من (بنو موسى) .

(٤) أبو الفرج : تاريخ مختصر الدول ص ٢٠٧ ، التمدن ص ١٩٢ ، تراث العرب العلمى ص ١٣٢ .

(٥) ابن خلكان جـ ١ ص ٣٧٥ .

(٦) فوات الوفيات جـ ٢ ص ١٥١ .

(٧) التمدن الإسلامى جـ ٣ ص ١٩٣ .

وكان للرصد آلات تختلف باختلاف الغرض منها . وقد وضع الفلكيون فيها الكتب والمصنفات الطوال ، فقد وضع (الخازن) كتابا سماه « الآلات العجيبة » ذكر فيه كثيرا من آلات الرصد ، ووصفها وذكر طريقة العمل بها ، كما ألف « غياث الدين جمشيد » رسالة باللغة الفارسية وصف فيها بعض آلات وصفا علميا دقيقا . أما تقى الدين الراصد [1] الذى اخترع كثيرا من آلات الرصد ، فقد وصف وشرح الآلات التى اخترعها وفيما يلى بيان بأهم هذه الآلات .

اللبنة : وهى جسم مربع مستو يستعمل به الميل الكلى وأبعاد الكواكب وعرض البلد .

الحلقة الاعتدالية : وهى حلقة تنصب فى سطح دائرة المعدل ، ليعلم بها التحول الاعتدالى .

ذات الأوتار : وهى أربع اسطوانات مربعات تغنى عن الحلقة الاعتدالية ، ويعلم بها تحويل الميل ، ويقول حاجى خليفة [2] ، إن هذه الآلة من مخترعات « تقى الدين الراصد » .

ذات الحلق : وهى أعظم الآلات هيئة ومدلولا ، وتركب من حلقة تقوم مقام منطقة فلك البروج وحلقة تقوم مقام المارة بالأقطاب تركب احداهما فى الأخرى بالتنصيف والتقطيع وحلقة الطول الكبرى وحلقة الطول الصغرى ، تركب الأولى فى محدب المنطقة والثانية فى مقعرها [3] . وجاء فى فوات الوفيات [4] « ان ذات الحلق ، خمس دوائر متخذة من النحاس ، الأولى دائرة نصف النهار وهى مركوزة على الأرض ودائرة معدل النهار ، ودائرة منطقة البروج ، ودائرة الميل . وكذلك الدائرة الشمسية التى يعرف بها سمت الكواكب » .

---

(١) تراث العرب العلمى ص ١٣٢ ، أبجد العلوم ص ٣٤٢ .

(٢) كشف الظنون جـ ١ ص ١٣٦ .

(٣) التمدن الإسلامى جـ ٣ ص ١٩١ .

(٤) ابن شاكر الكتبى جـ ٢ ص ١٥١ .

ذات السمت والارتفاع : هى نصف حلقة قطرها سطح من سطوح اسطوانة متوازية السطوح يعلم بها السمت وارتفاعه ، ويقول حاجى خليفة [1] ، « وهذه الآلة من مخترعات المسلمين » .

ذات الشعبتين : وهى ثلاث مساطر على كرسى يعلم بها الارتفاع .

ذات الجيب : وهى مسطرتان منتظمتان انتظام ذات الشعبتين .

المشبهة بالمناطق : وهى كثيرة الفوائد فى معرفة ما بين الكواكب من البعد وهى ثلاث مساطر اثنتان منتظمتان انتظام ذات الشعبتين ، وهى من مخترعات « تقى الدين الراصد » [2] .

وبالاضافة الى هذه الآلات ذكر حاجى خليفة « الربع المسطرى » ، « وذات النقبتين » « والبنكام الرصدى » .

ويقول السنيور « كرلونلينو » [3] وبما أن الأحكام النجومية لا تبنى الا على معرفة الطالع وارتفاعات الكواكب عن الأفق فى الوقت المفروض ومثل ذلك ، ولا يمكن اقامة الطالع وقياس الارتفاعات الا بآلات رصدية أبسطها « الاسطرلاب المسطح » .

وفى هذه المراصد أجرى المسلمون أرصادا كثيرة ووضعوا الأزياج القيمة الدقيقة والازياج مفردها زيج ، وهو عبارة عن القوانين المبنية على طريقة حركة الكواكب وعددها بالأرقام الحسابية ، ويعرف ابن خلدون [4] الزيج فيقول « ومن فروع علم الهيئة علم الأزياج وهى صناعة حسابية على قوانين عددية فيما يخص كل كوكب من طريق حركته ، وما أدى الى برهان الهيئة فى وضعه

---

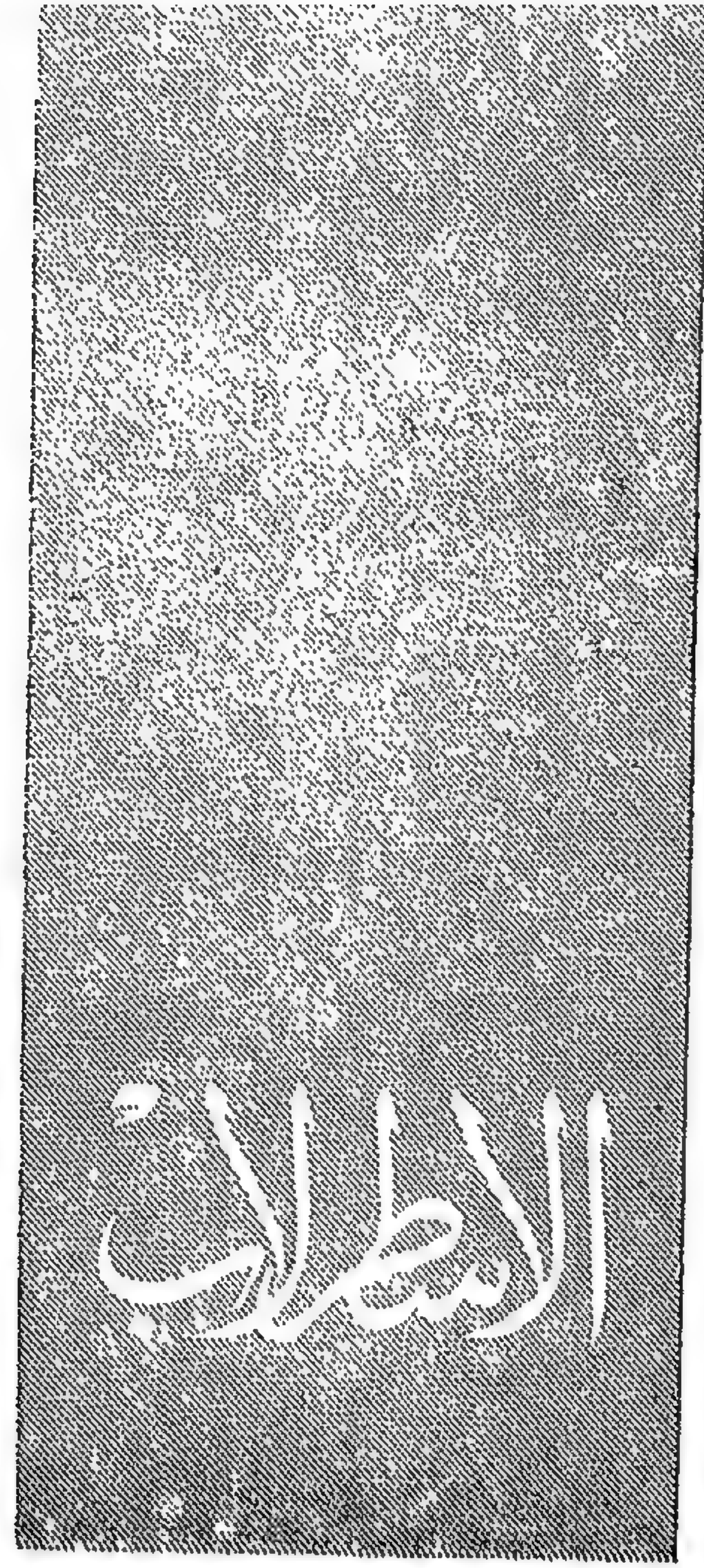
(١) كشف الظنون جـ ١ ص ١٣٦ .

(٢) حاجى خليفة جـ ١ ص ١٣٦ .

(٣) علم الفلك ص ١٤٧ .

(٤) المقدمة ص ٥٨٥ .

من سرعة وبطء واستقامة ورجوع وغير ذلك ، يعرف به مواضع الكواكب فى أفلاكها لأى وقت فرض من قبل حسبان حركاتها ، على تلك القوانين المستخرجة من كتب الهيئة . ولهذه الصناعة قوانين فى معرفة الشهور والأيام والتواريخ الماضية ، وأصول متقررة فى معرفة الأوج والحضيض والميول وأصناف الحركات واستخراج بعضها من بعض يضعونها فى جداول مرتبة تسهيلا على المتعلمين وتسمى الأزياج » .



ولما كان الاسطرلاب من الأدوات الهامة التى ساعدت على تقدم فن الملاحة فى العصر الاسلامى ، بحيث أصبح من الميسور على السفن والمراكب السير فى البحار ليلا ونهارا وفى المحيطات والبحار على السواء ، فقد أفرد له الفلكيون المسلمون عددا كبيرا من المصنفات زادت عن مائتى مخطوطة . وقد اختلف بعض الفلكيين فى تفسير كلمة الاسطرلاب ، فقد جاء فى مخطوطة « رسالة فى أسماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالى » فى شرح كلمة الاسطرلاب . « ان الاسطرلاب معناه ميزان الشمس وقال (كشيار) يعنى مرآة الشمس ، والأصح أسطر معناه تصنيف ولاب ولد هرمس ، وهو مصنف يونانى » . وجاء فى مخطوطة « المقالة الخامسة فى رسم الآلات الحادثة على تسطيح الكرة كالاسطرلاب الشمالى والجنوب والزرقالة والشكازية والأرباع » فى معنى كلمة الاسطرلاب كذلك « وزعم بعضهم ان أسطر معناها تصنيف ، ولاب اسم حكيم اخترع الاسطرلاب ، وهو ابن هرمس الحكيم . كما حكى صاحب المقامات الحريرية عن أبى نصر الثمين ، انه قال ان لاب لما رسم من الدواير الفلكية فى سطح مستو سئل عنه هرمس بأن يقول من سطر هذا ويقول هو فى جوابه سطره لاب ، ولهذا سمى الاسطرلاب » .

وجاء فى كشف[1] الظنون فى تفسير كلمة الاسطرلاب : « وهى كلمة يونانية تعرف بالاسطرلابون وتتكون من كلمتين (أسطر) بمعنى النجم (والابون) بمعنى المرآة ومن ذلك قيل لعلم النجوم اسطرنوميا (Astronomy) .

وفى تفسير آخر لكلمة الاسطرلاب « الاسطرلاب أو الاصطرلاب لفظة يونانية الأصل من (استرولابس) من (استرو) أى نجم أو كوكب (لابيون) أى أخذ لأنه استعمل أولا فى أخذ درجات ارتفاع الكواكب . فهو ، على ما يدل عليه اسمه آلة لقياس الكواكب الثابتة والسيارة فى طلوعها وغروبها وميلها وارتفاعها وغير ذلك من حركاتها التى تعرف أحوال الفلك ليلا ونهارا وفى فصول السنة المختلفة »[2].

وجاء فى الموسوعة العربية الميسرة[3] : وقد اخترع الاسطرلاب هيباخوس أو أبو لونيوس ثم انتشر عند الاغريق والسوريين[4] ولكن فى أبسط صورة . وقيل أن « أول مسلم عمل اسطرلابا وألف فيه كتابا أبو اسحاق ابراهيم بن حبيب ابن سليمان الفزارى من فلكى المنصور »[5] وجاء فى كتاب الفهرست[6] ان اسم الكتاب هو (العمل بالاسطرلاب المسطح) وألف أيضا رسالة مسماة كتاب بالاسطرلاب وهو ذات الحلق . وممن ألف أيضا فى الاسطرلاب المسطح من منجمى المنصور[7] (ما شاء الله) ضاع أصل كتابيه العربى ولم تنج من التلف الا ترجمة لاتينية لكتاب الاسطرلابات والعمل بها .

وقد أطلق كلمة اسطرلاب على عدة آلات فلكية تنحصر فى ثلاثة أنواع رئيسية

---

(١) حاجى خليفة جـ ١ ص ١٣٦ .

(٢) بشير فرنسيس وناصر النقشبندى : الاسطرلاب فى دار الآثار العربية فى بغداد (مجلة سومر المجلد) ١٣ (لسنة ١٩٥٧) .

(٣) الموسوعة العربية الميسرة ص ١٤٨ .

(٤) تراث العرب العلمى ص ١٣٤ .

(٥) علم الفلك ص ١٤٧ .

(٦) ابن النديم ص ٢٧٣ ، ابن القفطى ص ٢١٥ .

(٧) علم الفلك ص ١٤٨ ، ابن النديم ص ٢٧٣ ، ابن القفطى ص ٢١٥ .

بحسب ما اذا كانت تمثل مسقط الكرة السماوية على سطح مستوى ، أو مسقط على خط مستقيم أو الكرة بذاتها بلا أى مسقط [1] .

وعرف حاجى خليفة [2] علم الاسطرلاب بقوله « هو علم يبحث فيه عن كيفية استعمال آلة معهودة يتوصل بها الى معرفة كثير من الأمور النجومية على أسهل طريق وأقرب مأخذ مبين فى كتبها كارتفـاع الشمس ، ومعرفة المطالع ، وسمت القبلة ، وعرض البلاد وغير ذلك أو عن كيفية وضع الآلة على ما تبين فى كتبه . وهو من فروع علم الهيئة » . وقد ذكر طاش كبوى زادة [3] علما آخر وسماه (علم وضع الاسطرلاب) قال « هو علم باحث عن كيفية وضع الاسطرلاب ومعرفة صنعة خطوطه على الصفائح ، ومعرفة كيفية الوضع فى كل عرض من الأقاليم . وقد يعمل اسطرلاب شامل لجميع البلاد ، وهذا عظيم النفع جدا » .

وكثرت أنواع الاسطرلاب وتعددت أشكاله تبعا لاتساع الحاجة الى استعماله فى مختلف الأغراض الفلكية ، ومن أنواعه : الاسـطرلاب التـام ، والمسطح ، والطومارى ، والهلالى والزورقى ، والعقربى والأسى ، والقوسى والجنوبى والشمالى والمنسطح والمسرطق ، وحق القمر المغنى والجامعة . وهناك نوع آخر عرف باسم عصا الطوسى نسبة الى مخترعه المظفر بن المظفر الطوسى المتوفى (سنة ٦١٠ هـ ـــ ١٢١٤ م) . وهو يشبه بهيئته مسطرة الحساب فان مسقط الاسطرلاب العادى للكرة المسطحة ، يقع فيه على خط من خطوط مسطحه المستوى بنفسه ، فهذه الأداة تمثل اذن خط تقاطع سطح لهاجرة من سطح مسقط اسطرلاب الكرة المسطحة . وتشير النقط المعلمة على العصا الى الصعودات المستقيمة والمائلة ، كما تشير الى أقسام الدائرة الكسوفية والمقنطرات [4] . وجاء فى دائرة المعـارف الاسلامية [5] عن الاسطرلاب المسمى (عصا الطوسى) « وفى الاسطرلاب خيوط مربوطة بالعصا وهى تصلح لقياس الزوايا .. » .

---

(١) دائرة المعارف الإسلامية مجلد (٢) ص ١١٤ (المترجمة) .
(٢) كشف الظنون جـ ١ ص ١٣٦ .
(٣) مفتاح السعادة ومصباح السيادة جـ ١ ص ٣٢٥ .
(٤) تراث العرب العلمى ص ١٣٤ .
(٥) دائرة المعارف الإسلامية مجلد (٢) ص ١١٧ .

وهناك الاسطرلاب المعروف (بالاسطرلاب الكرى) يصفه (نللينو) [1] فيقول : وهو يمثل الحركة اليومية للكرة بالنسبة لأفق مكان معلوم ، دون الالتجاء الى مسقط ، فهو اذن صالح لقياس ارتفاعات الكواكب عن الأفق وتعيين الزمن ، وحل طائفة من مسائل علم الفلك الكبرى .

ومن أنواع الاسطرلاب الأرباع ، كالتام والمجيب والمقنطرات والشكازى والأفاقى ودائر المعدل وذات الكرسى [2] . وهناك نوع آخر عرف بالزرقالة نسبة الى الزرقالى من علماء الأندلس ، الذى استطاع أن يحول الاسطرلاب من خاص الى عام باستبداله من المسقط القطبى الاستريوجرافى ، الى المسقط الأفقى الاستريوجرافى ، وبمقتضى هذا التحويل يكون موضع عين الراصد فى نقطتى الاعتدالين . وجاء فى دائرة المعارف « ويكون مستوى المسقط هو بعينه مستوى الدائرة الكبرى المارة بنقطتى الانقلابين » .

وتعددت الوجوه والأغراض التى كانوا يستعملون الاسطرلاب فيها ، « فقد كانوا يعملون به فى استخراج البرج الذى تكون الشمس فيه وعدد الدرجات التى قطعتها منه وفى معرفة وقت الظهر والعصر وآخر العصر ، ومغيب الشفق وطلوع الفجر ، وفى معرفة أوقات النهار وأوقات الليل وما مر من ساعات زمانية منهما . ومعرفة يوم مجهول مساو ليوم معلوم ، ومعرفة ما هو مجهول من كواكب السماء الموضوعة فى شبكة الاسطرلاب من قبل معلوم منها ، ومعرفة أى درجة تتوسط السماء مع أى كوكب شئت ، ومع أى درجة يطلع ويغرب ، ومعرفة القبلة بالليل والنهار ، ومعرفة الطول والعرض ، وأخذ عرض كل بلد وأخذ طوله ومعرفة الظل من قبل ارتفاع الشمس وارتفاع الشمس من قبل الظل ، ومعرفة ظل نصف النهار الذى هو ظل الزوال ومعرفة ظل وقت الظهر ووقت العصر فى أى يوم من أيام السنة . ومعرفة ارتفاع ما بين مكانين وما يزيد الأعلى منهما على الأخفض ، ومعرفة موضع القمر من البروج ومواضع الكواكب السيارة فيها على المقارنة ومعرفة المشارق والمغارب وما الى ذلك من المسائل » .

---

(١) تراث العرب العلمى ص ١٣٥ .

(٢) دائرة المعارف الإسلامية مجلد (٢) ص ١١٦ .

ويصنع الاسطرلاب عادة من النحاس الأصفر أو الأحمر أو من البرونز ، ويزخرف فى كثير من الأحيان بنقوش محفورة حفرا غائرا ومملوءة بمادة (النيلو) السوداء . وفى بعض الأحيان يزخرف الاسطرلاب بطريقة (التكفيت) بمادة الفضة أو الذهب أو كلتيهما معا . وقوام الزخارف عناصر نباتية وأخرى هندسية ويندر أن نجد عناصر حيوانية أو رسوم آدمية . ويتكون الاسطرلاب من الأجزاء الآتية: (انظر لوحة رقم (٨٢) أ ، ب) .

الحلقة : وتسمى العلاقة ، وهى التى يعلق الاسطرلاب بها لأخذ الارتفاع والرصد .

العروة : وهى التى تصل الحلقة بالكرسى .

الكرسى : وهو ما بين العروة وأم الاسطرلاب .

أم الاسطرلاب: وهى الصفيحة المستديرة الكبرى ذات الطوق الجامعة للصفائح الأخرى بداخلها .

الحجرة : هى الفراغ الموجود فى أم الاسطرلاب ويضم الصفائح والعنكبوتة وينقش عليها أحيانا أطوال وأعراض بعض المدن .

الصفائح : هى أقراص مستديرة يختلف عددها فى كل اسطرلاب وهى من ثلاث الى أكثر من عشر صفائح . وهى مثقوبة فى مركزها ومثلومة من جانبها لتثبت فى نتوء خاص داخل الحجرة يمنعها من الدوران. وفى كل صفيحة منها ثلاث دوائر على مركز الصفيحة ، فالصغرى منها مدار السرطان والوسطى مدار رأس الحمل والميزان والكبرى مدار رأس الجدى .

العنكبوت : وهى الشبكة ذات الخروق والنتوءات التى تعين بعض الكواكب وفيها دائرتان الكبرى من المركز هى مدار الجدى والصغرى مركزها مدار السرطان وعليها البروج الاثنا عشر . وقوس مداره رأس الحمل والميزان وهو مدار الاعتدال وتكون شبكة العنكبوت وجه الاسطرلاب وهى تعلو جميع الصفائح ، وفيها عتبة لتحريكها.

العضـــادة : وهى الساق المتحركة على ظهر الاسطرلاب وفيها شطبتان مثقوبتان يؤخذ بها ارتفاع الشمس بالنهار والكواكب بالليل ، وأخـذ الأبعاد والمرتفعات الأرضية .

المحـــور : وهو القطب الممسك للصفائح والعنكبوت من ثقوب فى مراكزها .

الفـــرس : وهو الداخل فى القطب الممسك له .

المـــرى : وهو الزيادة التى تكون فى رأس الجدى .

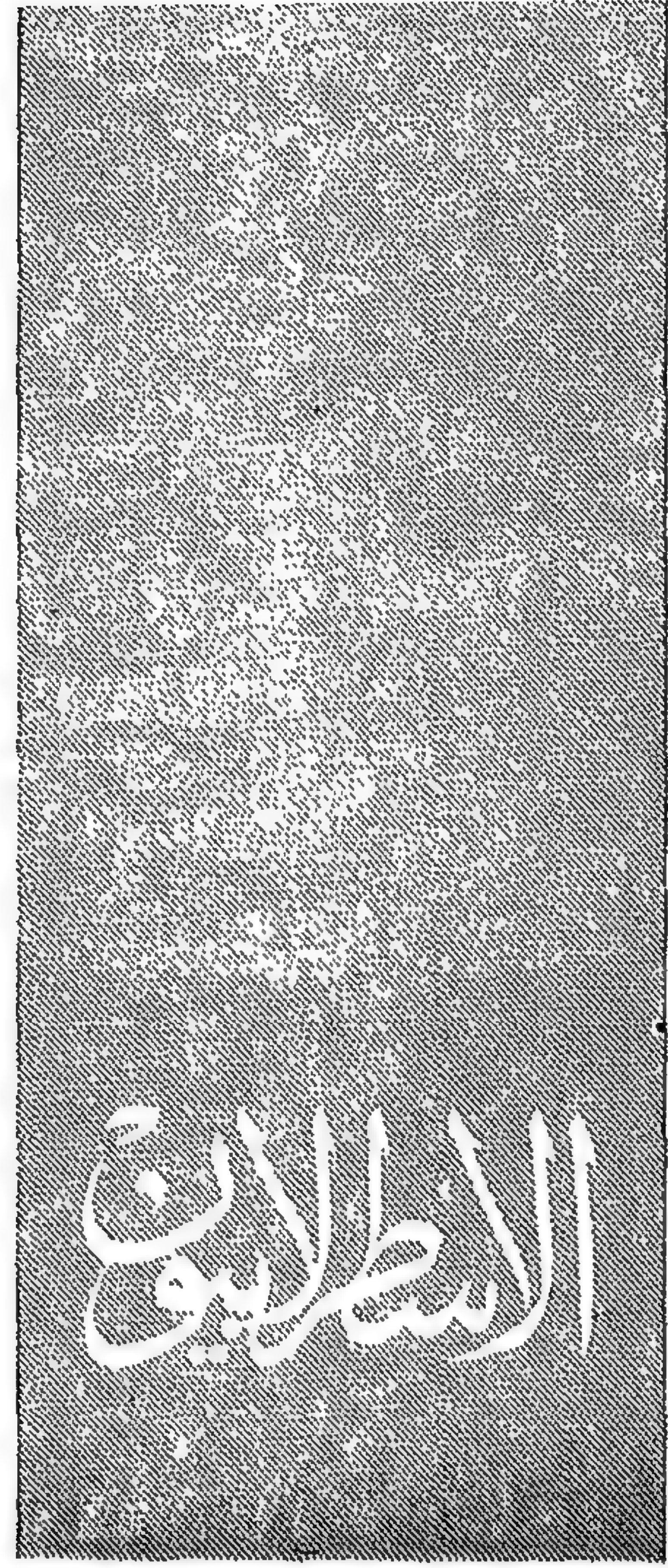
ظهر الاسطرلاب : وينقسم عادة الى ثلثمائة وستين درجة والى أرباع الدائرة وينقش فيها ، فى بعض الاسطرلاب ، أسماء البروج وغيرها من الرسوم اللازمة للعمل بالاسطرلاب [1] (انظر لوحة رقم ٨٠) .

الحـاصرة : هو الجزء الذى يعلو (أم الاسطرلاب) ويكون عادة على شكل مثلث مزخرف وهو الذى يعرف أيضا بالكرسى وكثيرا ما نجد اسم صانع الاسطرلاب أو صاحبه منقوشـا على الحـاصرة أو الكرسى وتاريخ صنعه . (انظر لوحة رقم ٧٦) .

ومما يجدر ملاحظته فى الاسطرلاب ، أن جميع الأعداد التى تشير الى الزوايا والى الارتفاع والانخفاض كتبت بحروف الكلم ولم تكتب بالأرقام الحسابية .

---

(١) الإسطرلاب : سومر (المجلد ١٣ سنة ١٩٥٧) ص ١٠ ، ١١ .



اذا استقصينا تراجم الاسطرلابيين وجدنا أن معظمهم كانوا منجمين محترفين وكانوا يصنعون آلاتهم بأنفسهم ، كما كان يصنع المنجمون الفرس[1] ، ولذا فقد كانت آلاتهم غاية فى الدقة والاتقان . وكانوا يبدأون أسماءهم بهذه الكلمات (صنعة) وأحيانا أخرى قليلة (صانعة) أو (معدل) أو (موقت) . وكان بعض الاسطرلابيين يسمى صنعة الاسطرلاب ، كما يظهر ذلك فى امضـاءاتهم مثـل (عبد الباقى وعبد الغفار الكبير) يكتبون على آلتهم (صنع ونمق) ، والبعض مثل (محمد الجزولى) يحفر على الاسطرلاب كلمة (نقشة) .

وهكذا نستطيع أن نقول أن كل من وضع أمضاءه على الآلة الفلكية سواء أكانت أرباع أو دائرة فلكية أو ساعة شمسية أو اسطرلابات ، هم الذين قاموا بصناعتها ، اللهم الا اذا وجدنا كتابة أو مصدرا تاريخيا يفيد غير ذلك . أما عن المدة التى يقضيها الاسطرلابى فى عمل الاسطرلاب ، فقد استطعنا أن نعرف ذلك على وجه التقريب ، فقد يحدث أحيانا أن يحفر الاسطرلابى هـذه الجملة (عملت الاسطرلاب العاشر) مثل (حاجى على) الذى كان يسجل دائما مع تاريخ صناعة

Mayer L. H. : Islamic Astrolabists & their Works, P 13 (١)

الاسطرلاب ، رقمه بالنسبة الى الاسطرلابات التى قام بصنعها ، فقد سجل على الاسطرلاب الذى صنعه سنة ١٢٠٣ م أنه الثانى وعمل الثالث سنة ١٢٠٥ م والثالث عشر سنة ١٢٠٨ م ومعنى هذا أن الاسطرلابى يستطيع أن يصنع ثلاثة أو أربعة اسطرلابات فى العام الواحد .

وعلى الرغم من الجمل التى ينقشها الاسطرلابيون على آلتهم التى تدل على الزهد والورع والتقشف مثل (العبد الآثم) ، (العبد الهاجر) ، (أقل الطلبة) ، (العبد الخادم) النادم ، (المحتاج الى رحمة الله) ، أما الشيعة منهم ، فنجدهم ينقشون على آلتهم مثل هذه العبارة (تراب عتبات رضا) ، فاننا نجد الى جانب ذلك عبارات أخرى تدل على كبريائهم واحساسهم بالترفع والعظمة عن باقى المشتغلين بالعلوم والصناعة . فنجد مثلا امضاء ابراهيم بن سعيد (مما أقام صنعه) كذلك كتب تلميذه محمد بن سعيد ، نفس هذه الكلمة وكتب على بن ابراهيم بن الأشتن (ابتكره) ونقش شكر الله على اسطرلابه (علمى وعملى)[1] .

وبعض الألفاظ التى حفرت على الاسطرلاب تستحق أن نعيرها شيئا من الالتفات والأهمية ، فكلمة (نمقة) التى نجدها منقوشة على معظم الاسطرلابات الصفوية كانت تعنى زخرفة ، أما كلمة (رقمه) فتعنى حفرة فقط . وبعض الاسطرلابيين ، مثل محمد حسن ، كان يمضى العبارة الآتية (كتبه ورقمه) ، ومثل هذه العبارات نجدها منضاة على الصور واللوحات التى يرسمها المصورون فى المخطوطات . كذلك نجد بعض الامضاءات مثل (تصنيف) فى صناعة الساعة الشمسية ، كما فعل (على بن ابراهيم) أو (ألفه) كما فعل أحمد بن ابراهيم ، ومثل هذه العبارات كان يستعملها مؤلفو ومصنفو الكتب وذلك حتى يخرجوا من زمرة الصناع والعمال وأصحاب الحرف وينضموا الى طبقة الكتاب والمفكرين. وقد كان كبار رجال الدولة وعلية القوم لا يجدون غضاضة فى أن يكتبوا على آلتهم أنهم قاموا بصناعتها وحسابها فقد ذكر لنا الجبرتى[2] (ان حاكم مصر

---

(١) Mayer : Islamic Astrolabists, P 15

(٢) الجبرتى جـ ١ ص ١٨٧.

أحمد باشا كتب على الساعة الشمسية الرخامية التى صنعها انه صنعها وحفرها بالأزميـــل) .

ومن الصعب أن نضع قاعدة ثابتة للمكان الذى اصطلح الاسطرلابيون أن ينقشوا فيه امضاءاتهم ، وان كنا نستطيع أن ندلى ببعض أحكام ليست شاملة ، ولا قاطعة . فمثلا نجد معظم الاسطرلابيين يضعون امضاءاتهم على ظهر الاسطرلاب، وان كانت هناك بعض الاستثناءات مثل محمد بن محمد بن هذيل سنة ٦٥٠ هـ ، وأحمد بن عمر سنة ٩٣٣ هـ ومصطفى الأيوبى سنة ١١١٠ هـ . وكانت الحاصرة (أو الكرسى) تترك عادة خالية أو مزخرفة بزخارف نباتية أو كتابات قرآنية ، أما اذا احتوت على أسماء . فان صانع الاسطرلاب كان يكتب اســمه على ظهر الحاصرة ويترك الوجه لكى يكتب فيه اسم مقتنيه ومالكه أو اســم السلطان أو الأمير الذى صنع فى عصره (انظر لوحة رقم ٧٦) .

ولم يعن الاسطرلابيون الأوائل بوضع امضاءاتهم فى مكان معين أو ظاهر ، أما فى القرن الخامس الهجرى فقد لاحظ الاسطرلابيون أن تكون امضـــاءاتهم فى مكان معين ، مما سهل على علماء الآثار معرفة صانع الاسطرلاب وتميزه عن مقتنيه . فقد كانت الامضاءات تحفر على النصف العلوى من ظهر الاســطرلاب مقابل مربع الظل ، اما فى خط مستقيم أو خط دائرى [1] ، وان كان معظم ما عثر عليه من اسطرلابات ترجع الى القرن الخامس الهجرى كانت من صناعة الأندلس[2]. وفى القرن السادس حفر اسطرلابيو أصفهان امضاءاتهم فى النصف الأســفل من الاسطرلاب تحت مربع الظل . وخلال القرن السابع الهجرى حفر اســطرلابيو الأندلس امضاءاتهم فى وجه الحواصر ، أما اسطرلابيو شمال أفريقية فقد استمروا فى القرن الثامن فى حفر امضاءاتهم فى النصف الأعلى من الظهر ، كما كان يفعل أساتذتهم الأندلسيون فى القرون السابقة . أما عن الأسطرلابيين فى مصر والشام وايران ، فقد كانوا من القلة حتى القرن الثامن بحيث لم نستطع أن نعطى أحكاما

---

(١) Mayer : Islamic Astrolabists, P. 15.

(٢) تراث العرب العلمى ص ١٣٤ ، Mayer : P 17 .

عامة عنهم ، اذ أنها حالات فردية . وفى عهد الصفويين وخاصة فى القرن الحادى عشر الهجرى كثر انتاج الاسطرلابات فى ايران ، وأصبحت الامضاءات تكتب فى (خرطوش) ونلاحظ فى اسطرلابات تلك الفترة أن صانع الاسطرلاب أصبح غير المزخرف ، اذ وجد اسم وامضاء كل منهما محفورا فى (خرطوش) خاص به مع مراعاة أن يكون اسم النقاش فى (خرطوش) أسفل خرطوش الصانع ، مما أعطانا فكرة عن مركز كل منهما فى الحياة الاجتماعية فى ذلك العصر .

وكانت القاعدة العامة فى كتابة التاريخ على الاسطرلابات أن تكون بحروف الكلم ، فكانت المئات تكتب أولا ثم تأتى العشرات وأخيرا الآحاد ، ويندر أن نجد التاريخ مكتوبا بالأرقام الحسابية كما هو الحال فى اسطرلاب (أحمد بن حسين البصو) فقد وجدنا تاريخ سنة ٧٠٩ هـ بالأرقام [١] . كما كان التاريخ يكتب بالسنين الهجرية حتى لو لم ينص على ذلك (أى لا يكتب هجريا) . وهناك مجموعة كبيرة من الاسطرلابات الايرانية ، نجد التاريخ « الزيدى » بجانب التاريخ الهجرى ، وكذلك التاريخ السلوقى [٢] . ولكننا لم نجد آلة واحدة عليها التاريخ الميلادى سواء أكان بمفرده أو حتى مرافقا للتاريخ الهجرى أو غيره من التواريخ. ويدعو هذا حقا للدهشة وخاصة بالنسبة الى الايلخانيين حماة المنجمين والمشتغلين بعلم الفلك ، وكذا بالنسبة لمرصد مراغة[٣] .

وكانت الاسطرلابات تصنع فى معظم الأحيان بناء عن طلب خاص ، ولكن هذا لا يمنع أن عددا ليس بالقليل كان يصنع للبيع ، ولذلك فقد كانت الحواصر تترك فارغة لكى يوضع فيها اسم المشترى الذى سيقتنيها . ولذلك فاننا كثيرا ما نجد خلافا بين التاريخ الذى يسجله الصانع والتاريخ الذى ينقشه المشترى بعد اقتنائه الاسطرلاب . ومن أمثلة ذلك اسطرلاب صنعه (عبد الأئمة الكبير) عليه تاريخ سنة ٩٨٦ هـ ، ومع ذلك نجد عليه اسم الشاه عباس الصفوى ، الذى اعتلى

---

(١) Mayer : PP. 17 & 18.

(٢) نسبة إلى السلوقيين خلفاء الإسكندر المقدونى الذين حكموا منطقة ما بين النهرين وبلاد الشام منذ القرن الرابع قبل الميلاد .

(٣) Mayer : P. 18

العرش بعد هذا التاريخ بثلاث سنوات سنة ٩٨٩ هـ . وتفسير ذلك بطبيعة الحال ، هو أن (عبد الأئمة) صنع الاسطرلاب فى التاريخ الثابت عليه ، ثم أضيف عليه فى تاريخ متأخر اسم الشاه عباس ، وفى بعض الأحيان يترك (الخرطوش) أسفل مربع الظل خاليا لكى يضع فيه المشترى اسمه ، ولذلك فانه كثيرا ما يحدث لبس فيما اذا كان الاسم لنقاش أو لصانع الاسطرلاب (انظر اللوحة رقم ٧٦ ، ٧٧ ، ٧٨ ، ٨٠) .

وتزخر المتاحف ودور العرض والمراصد وغيرها من المؤسسات العلمية بالكثير من الاسطرلابات . ويقول كوركيس عواد [١] ، انه على الرغم من أن هذه الآلة الفلكية قد أصبحت فى عداد الآثار القديمة ، فاننا نعرف فى عصرنا (القرن العشرين) غير واحد ممن يحسن استعمالها ، ونود أن ننوه بوجه خاص بثلاثة من العراقيين الذين يجيدون العمل بها ، وهم الملا أفندى وهو أبو بكر من اربيل (المتوفى سنة ١٩٤٢ م) ، والشيخ محمد السماوى فى النجف (المتوفى سنة ١٩٥٠ م) والشيخ عبد الحليم الحافاتى فى بغداد (المتوفى سنة ١٩٤٣ م) .

أما عن الكتب والرسائل والمصنفات التى كتبت وألفت فى الاسطرلاب فهى كثيرة جدا ولا يتسع المجال لحصرها ، ومنها المخطوط ومنها المطبوع . وقد تفضل الأستاذ كوركيس عواد بجمع عدد كبير من أسماء الكتب والرسائل الموضوعة فى الاسطرلاب فى مجلة سومر [٢] ، لذلك فقد اكتفيت باضافة أهم أسماء وتراجم الاسطرلابيين الذين لم ترد أسماؤهم فى القائمة التى أوردها كوركيس عواد ، وهم:

١ ـــ المروزى : هو أحمد بن عبد الله حبش الحاسب ، ظهر فى عصر (المأمون) ولم تكتب عنه المصادر شيئا جديرا بالاعتبار ، ويقول ابن النديم [٣] انه جاوز سن المائة قضى معظم أوقاته فى المطالعة والبحث فى كتب الأقدمين فى مختلف الفروع وهو من الذين كتبوا كثيرا فى الفلك وآلات الرصد [٤] . ويقال انه عمل أول جدول للظل وللظل التام ،

---

(١) كوركيس عواد : مجلة سومر ص ١٥٦ (المجلد الثالث عشر سنة ١٩٥٧) .
(٢) مجلة سومر ص ١٥٦ ، ص ١٨٧ (المجلد الثالث عشر سنة ١٩٥٧) .
(٣) الفهرست ص ٢٨٤ .
(٤) تراث العرب العلمى ص ١٨٥ .

ويوجد هذا الجدول فى احدى المخطوطات فى برلين [1] . وله مؤلفات فلكية كثيرة هامة منها « كتاب عمل الاسطرلاب » .

٢ ـــ الصاغانى [2] : هو أبو حامد أحمد بن محمد الصاغانى ، اشتهر فى صناعة الاسطرلاب والآلات الرصيدية وأتقانها ، كما اشتهر فى الهندسة وعلم الهيئة وهو من الذين عهد اليهم فى الرصد فى مرصد (شرف الدولة ابن عضد الدولة) توفى حوالى سنة ٩٨٩ م .

٣ ـــ ابن يونس المصرى : هو على بن عبد الرحمن بن يونس بن عبد الأعلى الصدفى المصرى كان من مشاهير الرياضيين والفلكيين الذين ظهروا بعد (البتانى) و (أبى الوفاء البوزجانى) وبعده (سارطون) من فحول علماء القرن الحادى عشر للميلاد ، وقد يكون أعظم فلكى ظهر فى مصر ، ولد فيها وتوفى بها سنة (٣٩٩ هـ / ١٠٠٩ م) . ويكفى ابن يونس فخرا أنه هو الذى اخترع الرقاص (بندول الساعة) وبذلك يكون قد سبق (غاليليو) فى هذا الاختراع بستة قرون [3] . وقد عرف الفاطميون لابن يونس علمه ونبوغه ، فأجزلوا له العطاء وشجعوه على متابعة بحوثه فى علم الهيئة والرياضيات . وقد بنوا له مرصدا على (جبل المقطم) وجهزوه بكل ما يلزم من الآلات والأدوات .

٤ ـــ البديع الاسطرلابى : هو أبو القاسم هبة الله بن الحسين بن يوسف الاسطرلابى المعروف بالبديع ، نشأ فى اصفهان ثم رحل الى بغداد حيث اشتغل بالفلك وأصابه منها رزق كثير فى عهد الخليفة المسترشد ، وتوفى سنة ١١٣٩ م . ويقول سارطون « من الثابت أن البديع الاسطرلابى أعظم معاصريه فى انشاء الاسطرلابات ، وأكثرهم بروزا فى صناعة الآلات الفلكية الأخرى » .

---

(١) Smith : History of Mathematics, vol II, P. 620.

(٢) تراث العرب العلمى ص ٢٦١ .

(٣) قدرى حافظ طوقان ص ٢٧٥ .

٥ — شرف الدين الطوسى : نشأ فى مدينة طوس ثم رحل الى الموصل ثم الى دمشق ، يقول (طوقان)[١] أنه كان موجودا نحو (سنة ٦٠٦ هـ / ١٢٠٩) . ويقول ابن أبى أصيبعة [٢] . كان أوحد زمانه فى الحكمة والعلوم الرياضية وغيرها ، فاضلا فى الهندسة ، وليس فى زمانه مثله ، ألف فى الجبر والهندسة واليه ينسب اختراع أحد أنواع الاسطرلاب ، كما ألف فيه منها :

(أ) معرفة الاسطرلاب المسطح والعمل به .

(ب) رسالة فى الاسطرلاب الخطى .

٦ — ابن البناء المراكشى : هو أبو العباس أحمد بن محمد بن عثمان الأزدى وكنى بابن البناء لأن أباه كان بناء ، كما اشتهر بلقب المراكشى لأنه ولد فى مراكش (سنة ٦٥٤ هـ / ١٢٥٦ م) . كان ابن البناء عالما منتجا ومثمرا فقد صنف أكثر من سبعين كتابا ورسالة ضاع معظمها ولم يعثر الا على القليل منها الذى نقل بعضه علماء الافرنج ، وقد تجلى لهم منها فضل ابن البناء على بعض العلوم التى صنف فيها مثل الحساب والجبر والفلك.

ومن مؤلفاته فى الفلك [٣] : (كتاب الاسطرلاب واستعماله) .

٧ — محمد بن أحمد المزى [٤] : هو أبو عبد الله شمس الدين محمد بن أحمد ابن عبد الرحيم المزى . ولد وتعلم فى القاهرة على يدى ابن الأفغانى . عمل فى دمشق مؤقت فى الربوة ثم فى المسجد الأموى . ألف كثيرا من الكتب عن الاسطرلاب والأربع ، وكان ربعه يباع بدينارين وأكثر

---

(١) تراث العرب العلمى ص ٤٠٦ .

(٢) عيون الأبناء فى طبقات الأطباء جـ ٢ ص ١٩١ .

(٣) خير الدين الزركلى : الأعلام جـ ١ ص ٢١٣ .

(٤) Rep XV (No. 5655) 1955 & Mayer : P. 61.

أما اسطرلابه فكان يباع بعشرة دنانير وأكثر . مات فى دمشق سنة ٧٥٠ هـ / ١٣٤٩ م (انظر لوحة رقم ٧٩) .

٨ — عبد الكريم المصرى الاسطرلابى [1] : اشتغل عبد الكريم بصناعة الاسطرلابات فى آخر العصر الأيوبى فى عهد الملك الأشرف موسى وأول سلاطين المماليك الملك المعز ايبك والأمير شهاب الدين .
(انظر لوحة رقم ٨١) .

---

(١) Lane Poole : Art of the Saracens, P. 213 & Survey, Vol. III, P. 2518 & Rep. XI 1941. P, 54

الأسطول
فى العصر
الاسلامى

لقد أنشأ المسلمون السفن والشوانى وشحنوها بالرجال والسلاح وأمطوها العساكر والمقاتلة لغزو ما وراء البحر وسموا مجموع السفن أسطولا ، وهو لفظ يونانى الأصل (Stolos) ثم عرب . وكان الأسطول يطلق أحيانا على المراكب الحربية المجتمعة ، فقد جاء بهذا المعنى فى قصيدة البحترى [1] الرائية التى يمدح فيها أحمد بن الدينار بن عبد الله ، ويصف مركبا كان اتخذه ، وهو والى البحر ، وغزا فيه بلاد الروم .

غدوت على (الميمون) [2] صبحا وانما
غـدا المركب الميمـون تحت المظفـر
أطـــل بعطفيـــه ومـــر كأنمـــا
تشوف [3] من هادى حصـان مشـهر

---

(١) ديوان البحترى : المجلد الثانى شرح وتعليق حسن كامل الصيرفى ص ٩٨٠ .
(٢) الميمون : اسم أطلقه ابن الدينار على سفينته الحربية .
(٣) تشوف : رفع بصره لينظر باسطاً كفه كالمستظل من الشمس ، وتشوف تطلع ، واطلع من فوق .
تشوف : نظر وأشرف وتطلع وارتفع .

يســوق أســطولا كأن ســفينة

سحائب صيف من جهـام [1] وممطر

كما يطلق لفظ أسطول على مجموعة السفن أيا كان نوعها ، يقول أمالى المرتضى:

« ذكرنى أستاذى عند قراءة شعر البحترى عليه بأصبهان ، أن الأسطول لغة مصرية ، وهى عندهم عبارة عن جماعة العسكر الذين يتوجهـون الى البحـر بحوائجهم فهم بمجموع مراكبهم وحراقاتهم[2] وشباراتهم[3] وتجارهم أسطول » .

وأحيانا يطلق الأسطول على مركب حربى واحد ، كما قال صاحب شفاء الخليل: « والأسطول مركب تهيأ للقتال ونحوه » ، ويورده ابن خلدون فى تاريخه بهذا المعنى فيقول « وصلة من مرية [4] بعشرة أساطيل » ، « جهز له مئة وثمانين أسطولا ». ويطلق لفظ أسطولى على الجندى الذى يعمل فى البحر .

وذكر قدامة « انه كان يجتمع الى مراكب الشام التى كانت تغزو من الثغور الشامية ، مراكب الشام ومصر من الثمانين الى المائة والغزاة اذا غـزوا عليها فى البحر ، كوثب أصحاب مصر والشام فى العمـل على ذلك والتأهب له ، ليجتمع بجزيرة قبرص ، ويسمى ما يجتمع منها الأسطول ، كما يسمى ما يجتمع من الجيش فى البر المعسكر » .

ولكل أسطول قائد ورئيس ، يقال له أمير البحر أو والى البحر أو أمير الماء ، وقد انتقل الاصطلاح الأخـير الى اللغات الأفرنجية وعرف عندهم بـ Admiral أو (Amiral)

---

(١) جهام : السحاب لا ماء فيه .

(٢) حراقات : جمع حراقة وهى سفن فيها مرامى نيران (التاج) .

(٣) الشبارة : نوع من السفن التى تسير فى نهر دجلة وهى تشبه الحراقة عند المصريين .

(٤) مدينة على الساحل الشرقى للأندلس .

ويعرف رئيس الملاحين أو النوتية [1] بالربان أو الاشتيام أو الاستيام ، وقد حقق الدكتور زكى المحاسنى هذا اللفظ فقال « ان لفظها فى الأفرنجية (Icthyame) وورد فى معجم (Augé) الفرنسى أن (اشتى) كلمة يونانية معناها المسيح المنقـذ Christ Sauveure (وآم) من معانيها الروح والحرارة . وقال الطبرى فى تاريخه سنة ٢٥١ هـ : « ولخمس بقين من صفر دخل من البصرة عشر سفائن بحرية تسمى البوارج فى كل سفينة اشتيام » . وقال امالى المرتضى « والاشـتيام : رئيس المركب ، كلمة بنطية . وقال الاشتيام : كلمة لم يذكرها المتقدمون من أهل اللغة ، فاذا سئل من ركب البحر قال : البحريون الذين يسلكون بحر الحجاز يسمون رئيس المركب الاشتيام . فان كانت الكلمة عربية فهى الافتعال من شام البرق لأن رئيس المركب يكون عالما بشئون البروق والرياح ويعرف من ذلك ما لا يعرفه سواه فكأنه مسمى بالمصدر من اشتام . وفى البحر سمكه تعرف بالاشتيام وهى عظيمة ، ويجوز أن تكون سميت برئيس المركب كأنها رئيسة السمك . واذا أخذ بهذا المعنى فهمزة الاشتيام همزة وصل ، واذا كان الاشتيام كلمة أعجمية فهمزته همزة قطع » . وجاءت كلمة الاشتيام فى قصيدة البحترى الرائية بمعنى الربان ورئيس النوتية اذ يقول :

اذا زمجـر النـوتى فـوق عـلاته [2]
رأيت خطيبـــا فى ذؤابه منـــبر
يغضـون دون الاشـتيام عيونهـم
وفـوق السـماط للعظيـم المؤمـر

---

(١) النوتى : الملاح الذى يدير السفينة فى البحر . والعركى الملاح أيضاً ، والملاح الذى يلى الشراع أما الملاح ككتاب فهى الريح تجرى بها السفينة . ونوتى من نات ينوت أى تمايل وقد سمى الملاح نوتياً لأنه يميل مع السفينة من جانب إلى جانب . وهو معرب من الكلمة اللاتينية (Nauta) ومنها اشتقت الكلمة اليونانية (Nafts) والكلمتان الفرنسيتان (Naute) ، (Nautonier) بمعنى بحار وملاح (البحرية المصرية . جميل خانكى ص ١٢) .

(٢) العلاة : سندان الحداد ، وأراد به الشاعر البرج وقد اعتلاه ربان السفينة (حاشية ديوان البحترى تحقيق لحسن كامل الصرفى ص ٩٨٠) وجاء فى نهاية الأرب ج ٦ ص ٩٧ ، العلاة الموضع الذى يركب فيه الملاح السفينة .

اذا عصفت فيه الجنـــوب (١) اعتلى لها
جناحا عقاب (٢) فى السماء مهجر (٣)

وجاء ذكر رئيس السفينة وربانها باسم الناخذاه وجمعه النواخذه ، مأخوذة من الفارسية (ناو) سفينة (وخذا) سيد (٤) . وجاء فى القاموس المحيط النواخذه ملاك سفن البحر أو وكلاؤهم فارسية معربة .

وكانت الوظائف والمهام الملقاة على عاتق الربان كثيرة ومتعددة تتطلب معرفته بعدة ثقافات ، فقد كان عليه تدبير جرى الأسطول بالريح أو المجاديف ، وأن يعرف مسالك البحر ومجاريه بواسطة الرهمانى ، والرهمانى كتاب ارشادات الملاحة ، من رهنامة فى الفارسية (نامه) بمعنى كتاب أو قصة و (راه) طريق . ويضم هذا الكتاب جداول فلكية وخطوط العرض ، كما يضم معلومات عن الرياح والسواحل والشعاب ، بل كل ما يحتاج الربان الى معرفته من مد وجزر وخـــلافه من علوم البحار . وقد ذكر لنا أحمد بن ماجد (٥) أن الذى ألف كتاب رهمانى ثلاثة من الربابنة (٦) القدامى ، عاشوا فى العصر العباسى وهم محمد بن شاذان ، وسهل بن ابان ، وليث بن كهلان . وقد اعتمد أحمد بن ماجد فى تأليف كتابه « الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد » على نسخة منه ، نسخها حفيد ليث بن كهلان ، فقد جاء فى مخطوط ابن ماجد : « وقد رأيت ذلك بخط ولد ولده فى رهمانى تاريخه خمسماية وثمانين سنة » .

وينتقد ابن ماجد كتاب رهمانى فيقول « اعتنوا بتأليف هذا الرهمانى الذى أوله انا فتحنا لك ولم يكن فيه أرجوزة ولا قيد الا فى كتاب ملفق لا له آخر ولا له

---

(١) الجنوب : الريح التى تهب من الجنوب .
(٢) العقاب : طائر من الجوارح يطلق على الذكر والأنثى .
(٣) المهجر : الضارب فى الهاجرة أى شديد الحر
(٤) العرب والملاحة فى المحيط الهندى . (هامش ص ١٩٩ المعرب يعقوب بكر) .
(٥) انظر المخطوطات المصورة ص ٣٥١ .
(٦) ابن ماجد : الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد ورقة (٦) (مخطوطة رقم ٥٧ جغرافيا دار الكتب المصرية) .

صحة ، يزاد فيه وينقص ، وهم مؤلفون لا مصنفون ولم يركبوا البحر الا من سيراف الى مكران . وساروا يسألون عن كل بر أهله ويؤرخون . وكان فى زمانهم من المعاملة (كذا) المشهورين عبد العزيز بن أحمد المغربى وموسى القندرانى وميمون بن خليل ، وألف قبلهم أحمد بن بترويه وأخذوا من مؤلفاته وأخـذوا الوصف من المعلم خواشير بن يوسف بن صلاح الدركى وكان يسافر فى عـام أربعمائة من الهجرة النبوية [1] وكان فى عصرهم من النواخذة المشهورة أحمد بن محمد بن عبد الرحمن بن أبىالفضل بن أبىالمعيرى .. وغيرهم [2] ، فيأخذون من كل أحد معرفة بره وبحره ويؤرخونه ، وهم مؤلفون لا مجربون » ثم يضيف ابن ماجد فيقول « ونهاية المتقدم بداية المتأخرين وقد عظمنا علمهم وتأليفهم وجللنا قدرهم رحمة الله عليهم بقولنا انا رابع الثلاثة ، وربما فى العلم الذى اخترعناه فى البحر ورقة واحدة تقيم فى البلاغة والصحة والفايدة والهداية والدلالة بأكثر مما صنفوه » .

وقد بين لنا أحمد بن ماجد فى شىء من التفصيل العلوم والثقافات التى يجب أن يلم بها ربان السفينة فيقول [3] : ان لركوب البحر أسبابا كثيرة فأهمها وأولها معرفة المنازل والأخنان والدير والمسافات والباشيات والقياس والاشارات وحلول الشمس والقمر والرياح ومواسمها . ومواسم البحر وآلات السفينة ، وما يحتاج اليه وما يضرها وما ينفعها وما يضطر اليه فى ركوبها . وينبغى أن تعرف المطالع والاستوايات ، وجلسة القياس وترتبه ومطالع النجوم ومغاربها وطولها وعرضها

---

(١) يرى جورج فاضلوا فى كتابه (العرب والملا حة ص ٢٨١) كما يرى سوفاجيه فى كتابه : الإرشاد فى البحرية القديمة عن العرب فى بحر الهند

(Sauvaget : Sur d'Ancienne instruction nautique Arab, Vol. 236, P. 11, Journal Asiatique 1948).

ان كتاب رهمانى كتب قبل احمد بن ماجد ٥٨٠ سنة . لأنه ألفه سنة ٥٨٠ هـ . ولكن يخطىء هذا الرأى ما ذكره ابن ماجد من ان مؤلفى كتاب رهمانى أخذوا عن المعلم خواشير بن يوسف بن صلاح الدركى الذى عاش فى عام أربعمائة من الهجرة النبوية .

ويرى هذا الرأى يعقوب بكر معرب (كتاب العرب والملاحة) .

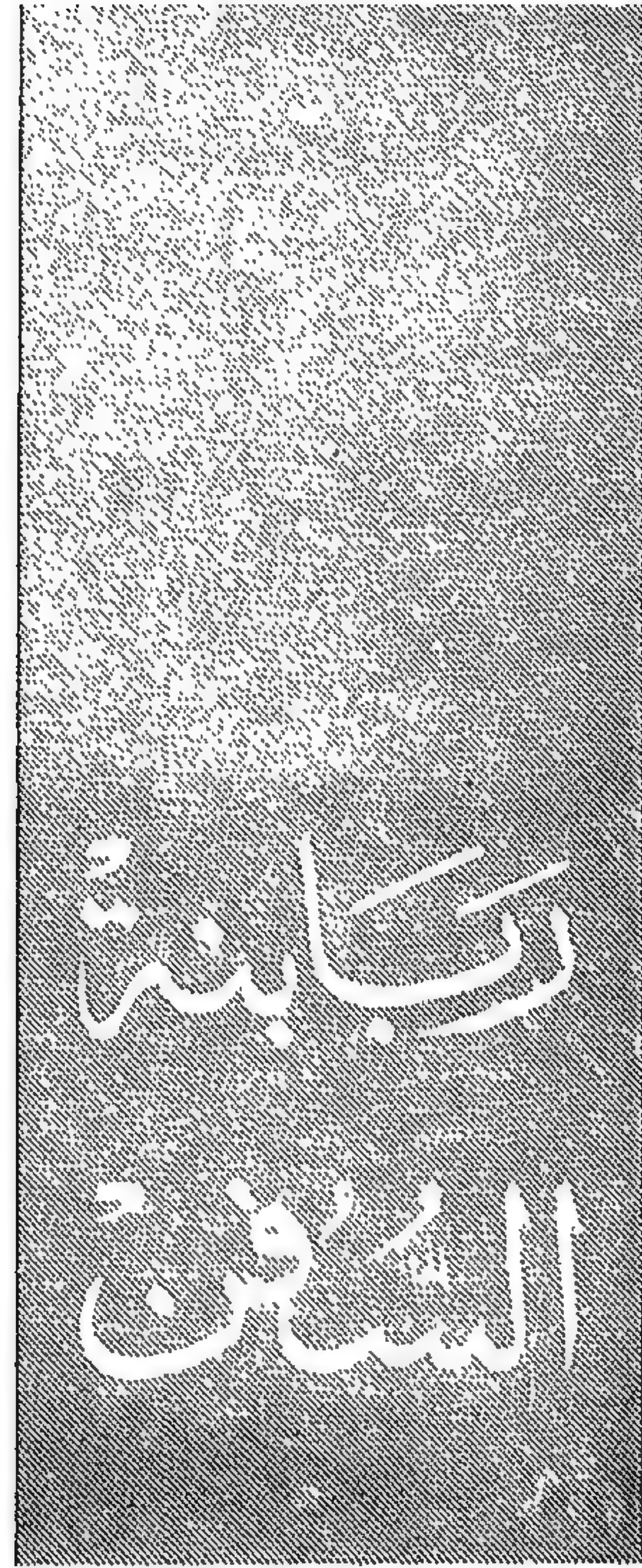
(٢) ابن ماجد ورقة (٧) .

(٣) الفائدة الثانية ورقة (٩) .

وبعدها وممرها . وينبغى أن تعرف الرياح والمد والجزر فى كل طريقة ويكمل جميع الآلة ويتفقد فى أحضان السفينة وآلاتها ورجالها ولا يشحنها غير العادة ولا يطلع فى مركب لا يطاع فيه ولا مركب بغير اعتداد ولا فى موسم ضيق . ويحترز من الأخطار فى مثل عدة ورجال وغيره . ثم ينصح ابن ماجد ربابنة بحار الهند فيقول « لأن الذى يستقبل الخليج البربرى من باب المندب خارجا للبحر الكبير ان كان لمنبار أو الى جوزرات أو الى قلهات أو الى ظفار أو مكران أو هراميز فلا بد له أن يجعل صدر مركبه أول الليل وأول الموسم بين النسرين (نجمين) وآخر الليل وآخر الموسم الرمانى بين الذراعين ويصير الدقل بين النسرين [1] » .

---

(١) الفائدة الثانية ورقة (١٥) .



وكان لربابنة السفن ورؤسائها قوانين ونظم تلزمهم بها عاداتهم البحرية أو مشارفو المرافىء ، وكانت لهم سياسة خاصة فى ترتيب السفن ووسقها أو ردها فى تفصيل وشرح دقيق يورده أحمد بن ماجد[1] اذ يقول « فاذا فرغ الربان من معرفة المنازل والأخنان والدير والباشيات والنجوم ومواسمها أخذ يشرع فى الاشارات والسياسات وترتيب العسكر لأن ذلك ليس هو بعلم هو لا يتسم لهذا العلم فاعلم وفقك الله اذا عرفت جميع ذلك وأردت الفعل به تماما فى السفينة وهى فوق الأرض فاكتب جميع خللها — وقليل فى زماننا من يفعل ذلك فى الناس — وانما القول على أهل الكمال ليس القول على مفلس جمع نفسه وعرضه بأيسر شىء من الطمع ، واذا ركبت فيها انصب عودا وفيه خرقة درا وحرير وقطن لتعرف الريح به من أى خن وجلس الحقة فى مكانها وتفقد كل التفقد ، أولا فى نصب الحقة ، لأن من المراكب ما يكون تجارته خللا فيعدى بك عن مجراك ، فاستدراك الأمر بأوله ، وتأمل الجاه بالليل ، وحطه فى مكان يوافق المكان الذى حكمت عليه

(١) الفائدة الثانية ورقة (٦٢ ، ٦٣) .

بالحقة بالنهار حتى لا يكون بالنهار مجرى والليل مجرى ويطول الطريق ، فحكم جميع ذلك أول سفرك فما تنفع الندامة آخر السفر وتتخات القبيحة . وتفقد جميع الركاب والعسكر ، وتأمل نهوضهم لتكون عارفا بهم عند الشر ، وأعمل خلاصك واسمع جميع أقوالهم وخذ مليحها ودع قبيحها وكن حازما قويا فى قولك لين الطبيعة ، ولا تصحب من لا يطيعك فيما يعنيك ، فلم تجد لك فى الشدائد شريكا الا الأشرار ، وكن شجاعا (كذا) باس ، قليل الغفلة كثير الهمة كثير الصبر والاحتمال ، تقيا لا تظلم أحدا لأحد وتأمل جميع الآلات خصوصا فى السكان فى كل حين وساعة وتأمل بحسن النبأ المستقبل ، لا يغمك التعب الذى أنت فيه فانه منسى ، ولا تنم الا بقدر ما يدفع عنك السنة والسهر وعندما ترقد لا تخلى المسكن وحده وحارب النوم الحرب الكلى . ولا ترى خللا فى السفينة وتهمله الى وقت آخر الا عند الضرورة أشد مما أنت فيها . وحدد الموسم ، واختصر الشحنة وأحسن حساب الحازمين العارفين الخير والشر . فان قصرت فى شىء من ذلك فلا تلومن الا نفسك فان أدركك أعظم درك من جميع من ركب البحر فان فعلت جميع ما أمرتك به وأخطأت فأنا الملوم حيا وميتا ، وأما القضاء والقدر فهو غالب لأنه من الله تعالى . وقد قيدوا ذلك بقيدين جميع ما يخشى يذم عليه الانسان الا القضاء والقدر فلا حيلة له فيه بل يتلقاه بالدعاء فيصلحان الى يوم القيامة فأكثروا من الدعاء لأنه ما هلك معه أحد وقال سبحانه وتعالى : « ادعونى أستجيب لكم » . ولا تتركوا حزب البحر وعدة الحصن الحصين وعليك عند الكرب بقوله « لا اله الا الله العظيم الجليل لا اله الا الله رب العرش العظيم » .

ولم تكتف البحرية المصرية فى العصر المملوكى على مجرد تصنيف المؤلفات فى ارشاد وتنبيه الربان ، بل أوردت كذلك الأسفار الطوال لبيان ما يجب على الربان أن يعرفه حق المعرفة وما يجب أن يتبعه ويعمل به ، ومن المراجع الهامة فى هذا الموضوع كتاب « الأحكام الملوكية والضوابط الناموسية فى فن القتال فى البحر » للفاضل محمد بن منكلى الذى كان نقيبا على الجيش فى عهد السلطان الأشرف شعبان (٧٦٤ — ٨٧٨ هـ) . فهو ينصح الربان باختيار الوقت المناسب فى البدء فى صناعة السفينة وذلك اعتمادا على معرفته بعلم الفلك الذى يساعده

على اختيار الطالع السعيد فيقول [1] « ومما جرب وفق اثنين وثلاثين اذا وضع والشمس فى أول درجة من الحمل ومن الثور أو فى الحادية عشرة من الجوزاء أو الخامسة من السرطان أو فى الرابعة عشرة من الأسد أو فى الثالثة عشرة من السنبلة أو فى الاثنتين والعشرين من الميزان أو فى الثالثة عشرة من العقرب أو فى التاسعة عشرة من القوس أو فى الثامنة عشرة من الجدى أو السادسة من الدلو وفى الخامسة من الحوت » . ويضيف « وذلك أن أكثر الاعتماد فى الأسفار فى البحر على الطالع الذى به ابتداء انشاء السفينة ، فانه دال على ثباتها وسلامة ركابها . وسمعت من الثقات يقول بعضهم (وعاينت سفنا سافرت عشرين سنة فى البحر ولم يصب أحد من ركابها ولا جرى عليها مخوف . وسفنا عدة لا يزال ركابها يصابون بالرياح ولقاء العدو ونحو ذلك) . فينبغى الاحتراز فى اختيار وقت انشاء السفينة فانه أصل قوى وهو اذا أردت أن تعمل سفينة فليكن ابتداء عمل ذلك والمشترى والزهرة فى الوتد الرابع ينظرون الى القمر والطالع . وأجوده أن يكون المشترى والزهرة فى الوتد الرابع فى برج من أجناس الماء وأفضل ما يكون ذلك والقمر والثور أو فى الجوزاء أو فى السرطان أو فى السنبلة أو فى القوس أو فى آخر درجات الجدى . ولكن أفضل البروج الثور ثم السمكة ثم الجوزاء ثم آخر درجات الجدى . وليكن مع ذلك الشمس فى مثلثة السمود والقمر زائد فى الحساب والضوء والعرض والطول ينظر الى آخر السعود ، وأحذر أن يكون المريخ ينظر الى الطالع والى القمر » .

فاذا تم صنع السفينة فيجب أن يختار كذلك الوقت الذى تطرح فيه فى الماء ، ويقول فى ذلك « وليكن طرح السفينة فى الماء والشمس والقمر خاليان من النحوس، والمشترى بربع القمر ، والزهرة مع المشترى اذ نظرت هى القمر فانه أفضل وأجود . وينبغى أن يكون القمر والزهرة تحت الشعاع وان نظرت الزهرة والمشترى الى الشمس والقمر مع عطارد فهو أفضل ما يعمل لطرح السفينة فى الماء . ويجب وقت السفر والاقلاع أن يكون القمر فى برج مائى ، وتكون البروج المائية خالية من النحوس والقمر مسعود . ويجوز السفر والاقلاع اذا كان القمر فى

(١) المخطوطات المصورة ص ٣٦٢ الباب الثالث ورقة (١٠) .

العقرب ، وقد أقلعت سفينة فى هذا الوقت أعن والقمر فى العقرب فقال شخص لأصحابه ممن عنده علم بهذه الصناعة : « ان القوم هالكون فما مضت مدة يسيرة حتى كان ما قيل » . ثم يستشهد بما قاله قاضى القضاة فى هذا الموضوع فيقول : « نهى قاضى القضاة بدر الدين بن جماعة فى كتابه « مناسك الحج » عن السفن والقمر فى العقرب [1] » .

ثم أفرد بابا خاصا بالأطعمة والأشربة التى يجب أن يتناولها راكب البحر قبل الرحيل وأثناء السفر حتى لا تضار صحته جاء فيه « فى ذكر ما يفعله ويتزود به راكب البحر من الأغذية والأشربة لدفع الميد والعمدة من ذلك تقليل الغذاء بحيث لا يتضرر الانسان به ويكون قبل ركوب البحر بأيام ليقل الخلط ويكثر نشاطه . وينبغى أن يكون عند ركوب البحر ممتلئا من الطعام ، فانه اذا حصل له القىء كان فى معدته ما يستفرغه ، وقد أخبر من فعل ذلك ، وانتفع به ، ثم يقلل الغذاء بعد ذلك » . ويقول المؤلف « هذه الوصية نافعة لكن لا تصلح للقدافين ولا لمسك الدقل ، فانه لا غنى للقذاف ، اذا كان ممن يعتريه الميد والغثيان فانه لا يصلح لهـذه الوظيفة .

وكانت للملاحة فى العصور الوسطى نظم وقوانين يجب على الربان مراعاتها والعمل بها فى وقت الحرب والسلم على السواء ، فقد أصـدر السلطان [2] محمود شاه ، سلطان (ملقا) فى القرن الثالث عشر الميلادى قانونا يحول دون المنازعات والمنافسات التى تقع بين الملاحين والربانية وكان هذا القانون يحتم على المعلم (الربان كما كان يسمى فى بحار الهند) الذى يضل مركبه وينكسر من جراء اهماله وتقصيره أن ينتحر [3] ان لم تتداركه عناية الله . واذا أصابه حادث أثناء سفره فعندما يعود الى وطنه ويلقى مرساته يحسن الى الفقراء ويتصـدق على المساكين . ويجب عليه أن يلاحظ فى البر والبحر الرياح والصـخور الناتئـة والتيارات ، ومسير القمر والنجوم ، وأقسام السنة والرياح الهندية ، والخلجان

---

(١) ورقة ١٣ .

(٢) محمد ياسين الحموى : تاريخ الأسطول العربى ص ١٠٧ .

(٣) ما يزال هذا التقليد معمولا به حتى الآن .

والشواطىء والرءوس والجزر ، وسلاسل الأحجار والمضايق والشواطىء الصحراوية ، والجبال والهضاب ، فيجب أن يعرف دقائق هذه الأمور ليكون المركب بمأمن من الأخطار فى البحر كما لو كان على البر ، وليكون المعلم معصوما من الخطأ ، ولا ينسى الاستعانة بالله ورسوله ليكون محفوظا من كل خطر . والمعلم كالامام تلك ارادة القانون واذا أراد أن يترك السفينة فى أى مكان كان ، فلا يستطيع ذلك كما تقضى التقاليد .

أما القوانين التى كان على الربان اتباعها فى الحروب البحرية ، فقد أورد لنا المقريزى [1] وصفا دقيقا لها فى العصر المملوكى جاء فيه « أما الحروب البحرية بين السفن فكان لها قوانين فى دولة المماليك البرجية والبحرية فى مصر منها ، انه اذا كانت الحرب بين الشوانى وبين البطس والمسطحات فانهم لا يأتون بالشوانى ولا بالمراكب الصغيرة خلف البطس والمسطحات لئلا تغرق فى واديها ، ولا يأتون بها من جانبها فانها لا يمكنها الالتصاق بها بل تقابلها عن بعد وتشطحها بالفأس الذى يقال له اللجام فيدخل عند الحرب فى اسطام المركب وهى الخشبة التى فى مقدم الشين . واذا أمكنتهم الفرصة تأخروا به قليلا ثم قذفوا قذفة واحدة قوية فينطح المركب ويدخل الماء فيه ، واذا كانت الحرب بين الشوانى وبعضها تقرب الشينى من الشينى ، فتوقفه ثم يطرح الألواح بينها كالجسر ويدخلون اليه ويقاتلون . وكانت المراكب الكبار اذ سكنت الريح عنها ، جذبتها الشوانى الى موضع القتال وكان الأصل عندهم فى قتال البحر هو معرفة الرياح ، فكانوا يحركون المراكب بالأرجل حتى يتقدم مركب خصمه أو يعلو عليها فوق مهب الريح » (انظر لوحة رقم ٤٤ ، ٣٨ ، ٤٩) .

ويقول الحسن بن عبد الله [2] عن الحرب البحرية « ان الحرب فى البحر شديدة صعبة عسرة لامور منها ، أن المجال ضيق ولا تكاد السهام والأحجار تخطىء ، وكل رشق ينكى ، ومنها اختلاف الرياح بما يضر أو سكوتها عند وقت الحاجة اليها ، ومنها أنه لا يمكن فيه الهرب والفرار ان اقتضت المصلحة ذلك ولا الاستتار . وقد مثل العرب حرب البر وحرب البحر بالشطرنج والنرد ، فقد

---

(١) المقريزى جـ ١ ص ٤٣٨ .

(٢) آثار الأول فى ترتيب الدول ص ١٦٥ .

قالوا نقلا عن أحد حكماء الفرس : ان الشطرنج وضع فيمثل حرب البر ، والنرد وضع لتمثيل حرب البحر ، فصاحب النرد وان وضع المعارك فى الموضع الجيد وأحرز ، فاذا جاءت الفصوص بما لا يوافق الغرض لم ينتفع باحترازه وبطل عليه تدبيره كاختلاف الريح واضطراب البحر » .

وقد بين لنا المقريزى [1] الواجبات التى يجب على الربان اتباعها قبل انزال الأسطول البحر لخوض المعارك البحرية « وكان على والى حرب البحر اذا خرج للقتال أن يستجيد المراكب ويستجدها ، ويكثر تقويتها وادخار آلاتها ، حتى اذا تلف شىء من ذلك وجد ما يخلفه ، ويحتاط فى تغيرها ، وأحكام ما يلاقى الماء منها فانه الأصل الذى يعول عليه ، ويتخير القواد والرؤساء العارفين بمسالك البحر ومراسيه ، وعلامات الريح ، وتغييرات الأنواء والحركات البحرية من المد والجزر وكان من واجباته وقت الحرب ألا يهجم على المراسى لئلا تكون مراكب العدو بها كامنة . ولا يتقدم الى البر الا بعد المعرفة ، والاحراز من الأحجار والشعاب والأحراش التى تنكسر عليها المراكب . ويكثر من الماء والزاد ليستظهر على طول المدة ان دعت الحاجة اليه كادخار أصحاب الصحون ، وان كان القتال قرب البر والسواحل والجزائر فيجعل عيونه وطلائعه على الجبال فيتأهب لذلك . وبفعل مقدم المركب من تأليفه أصحابه ووعدهم واستمالتهم وتحريضهم قبل الحرب كما يفعل والى البر وأبلغ من ذلك ، لأن هذا لا منجى منه ولا مخلص الا بصدق القتال أما كاسرا أو مكسورا » .

ويقول ابن خلدون [2] عن الربان وقائد الأسطول ما يلى : « قيادة الأساطيل من مراتب الدولة وخططها فى ملك المغرب وأفريقية ، ومرءوسه لصاحب السيف ، وتحت حكمه فى كثير من الأحوال ، ويسمى صاحبها فى عرفهم (الملند) بتفخيم اللام منقولا عن لغة الافرنجة فانه فى اصطلاح لغتهم » . ثم يشرح ابن خلدون مهمة الربان وأعباء وظيفته فيقول « كان يطلق على وزير البحر (مقدم الأسطول) فى دولة بنى الأغلب ، وكانت أساطيلها مجتمعة من سائر الممالك من كل بلد تتخذ

---

(۱) المقريزى جـ ٢ ص ١٩٧ .

(۲) المقدمة ص ۲۸۱ .

منه السفن أسطول يرجع نظره الى قائد من النوتية يدبر أمر حربه ، وسلاحه ومقاتلته ، ورئيس يدبر أمر خبرته بالريح أو بالمجاديف ، وأمر ارسائه فى مرفئه فاذا اجتمعت الأساطيل لغزو محتفل ، أو عرض سلطانى مهم عسكرت بمرفئها المعلوم ، وشحنها السلطان برجاله ، وانجاد عسكره ومواليه ، وجعلهم لنظر أمير واحد من أعلى طبقات أهل مملكته ، يرجعون كلهم اليه ، ثم يسرحهم لوجهتهم وينتظر ايابهم بالفتح والغنيمة » .

ولما زادت أهمية الأسطول الاسلامى ابان الحروب الصليبية ، أصبح من وظائف المحتسب فى ذلك العهد مراقبة السفن والأسطول قبل شحنه ووسعه وله أن يتصدى لربان الأسطول ولرؤساء السفن فقد جاء فى معالم القرية فى أحكام [1] الحسبة « يؤخذ على أصحاب السفن والمراكب ألا يحملوها فوق العادة خوف الغرق وكذلك يمنعهم من السير وقت هبوب الرياح واشتدادها ، واذا حملوا فيها النسوان مع الرجال حجبوا بينهما بحائل » ويقول المقريزى [2] « المحتسب له نواب يلزمون رؤساء المراكب ألا يحملوا أكثر من وسق السلامة » .

ومن الوظائف الهامة فى البحرية التى تلى الربان فى الأهمية وظيفة الديدبان وهو الرقيب الذى يقف فى مقدمة السفينة يستطلع أحوال البحر فى حالة السلم وأخبار العدو فى وقت الحرب . ثم المنادى ومهمته تبليغ أوامر الربان الى الملاحين والنوتية بصوته الحاد المرتفع . ومن الوظائف التى لا يستهان بها كذلك بالنسبة للسفن والأساطيل ، هو (القلاووز)[3] وهو الدليل الذى يرشد السفن عند دخول الموانى أو عند المرور على السواحل الخطرة أو المضايق الصعبة وأرباب هذه الوظائف يكونون فى العادة عارفين بفنون الملاحة لتسير السفن وواقفين على تأثير الرياح ومجارى المياه والتيارات مطلعين على الحسابات الفلكية وغيرها عالمين بطرق سير المراكب وواقفين على أحوال السواحل والثغور ومسالك الموانىء ومواقع الصخور المائية والمياه الضحلة . وكانت السفن فى العصور القديمة لا تسير

---

(١) ابن الإخوة : معالم القرية فى أحكام الحسبة ص١١٣

(٢) الخطط والآثار ج ٣ ص ٢٩٥ .

(٣) سرهنك ج ٢ ص ٣٩ هامش .

بدون (القلاووزه) لأنهم كانوا ملاحين خبيرين بأحوال المد والجزر والرياح مما يعين السفن على السير ، ولذلك فانه يتحتم على كل أسطول أن يصطحب معه (القلاووزة) مهما كان ربانه حاذقا عارفا خبيرا بأمور البحر ، هذا بالاضافة الى أنه كثيرا ما كان يعهد لقواد البر أو الأمراء بالرياسة على المراكب الحربيـــة فكانت القوانين تقضى باستخدام (القلاووزة) . وفرضت لهم مرتبات مخصوصة وقضت بأنه عندما يكون القلاووز مشتغلا بتسيير السفينة يكون رؤساء السفن عبارة عن قواد أو مديرين تتعلق بهم ادارة السفن فقط » .

كما كان لابد للربان أن يصحب معه فى حالة الحرب ، قائدا أو رئيسا يتولى قيادة الجنود اذا ما انتقل ميدان الحرب من البحر الى البر ، وكثيرا ما يحدث . وقد أعطانا لاجين الحسامى المعروف بالطرابلسى المتوفى سنة ٧٣٨ هـ ـــ وكان يشغل وظيفة مقدم المماليك السلطانية الملكية الظاهرية ـــ وصفا كاملا عن تشكيلات الجيش المختلفة فى ميدان القتال . ولعل أهم ما جاء فى هذا الوصف هو الرسوم التوضيحية ، التى وضحت المتن وجعلت الفكرة أتم ، فقد جاء فى كتابه « تحفة المجاهدين فى العمل فى الميادين » [١] ما يلى : « أن يتفرق [٢] الفرسان صفا واحدا والمقدمان فى وسطهم وأن يكونا فارسين عارفين ثم يسوقون مقرنصين ميدانين بتنقيل حربى ، فاذا وصلوا الى رأس الميدان يردون ويقفون ثم بعد ذلك يخرج المقدمان يدور كل منهم على أصحابه تابعونه . ويخرج المقدمان من وسط جفتاه ويقطعون قطارين وكل ينظر الى غريمه يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٣) ثم بعد ذلك اذا وصلوا الى رأس الميدان يرد المقدمان الى برا وأصحابهم متتابعون، يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٤) . فاذا فعلوا ذلك يتموا سابقين قطارين . فاذا وصلوا رأس الميدان يرد المقدمان من جوا وأصحابهم متتابعون بعضهم بعضا يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٥) . ثم يسوقون قطارين واذا وصلوا الى رأس الميدان يرد المقدمان أحدهما من جوا والآخر من برا على غريمه وكل ينظر الى غريمه (انظر شكل ٤٦) . ثم يسوقون [٣] قطارين الى رأس الميدان

---

(١) مخطوط بمعهد المخطوطات بالجامعة العربية . (مصورة رقم ٩٠٢) (ف) .
(٢) ورقة رقم (٣) .
(٣) ورقة رقم (٤) .

يوسع المقدمان بينهم ويقصدون جوانب الميدان الواحد من جوا والآخر من برا يمينا وشمالا ويتقابلون بالطعن والتبطيل وكل ينظر الى غريمه حتى يصرون حلقة فى حلقة يترجل أحد المقدمين عن فرسه فى الوسط وعينه الى غريمه وأصحابه يدورون عليه الأول وهم دايرون لا يخرج أحـدا (كذا) عن أحـد (انظر شكل ٤٧) .

فاذا جاء دور المبارزة [١] ، يتفرق الصفان من وسط الميدان ويطلب كل صف رأس الميدان ويردون ويقفون وينظر كل واحد الى غريمه ثم يخرج المقدمان وكل يطلب الآخر مبارزين وسط الميدان ويدوران خلفه ، ويتطاعنان ويرجع كل واحد الى أصحابه يدور عليهم ويقف مكانه ويخرج الجميع واحدا بعد واحد الى أن يفرغ الجميع ، يفعلون ذلك مرتين (انظر شكل ٤٨) . فاذا [٢] انتهوا فى المبارزة وقفوا على ترتيبهم ثم يسوقون على بعضهم البعض وكل ينظر الى رأس غريمـه ثم يرجعون الى أن يتوسطوا الميدان وهم مقرنصون الرماح ، فاذا تقاربوا ركزوا رماحهم وخدم بعضهم بعضا ثم يخرج أحد المقدمين يفعل قطارا ويدور جوانب الميدان وأصحابه متتابعون ، والمقدم الآخر تابع صاحبه الى أن يصلوا الى رأس الميدان (انظر شكل ٤٩) . ثم يرد على رأس رمحه ويقف ويأخذ أصحابه الى جانبه صفا بعد أن يدوروا عليه حلقة ، والمقدم الآخر بجانب رفيقه يفعل بأصحابه كما فعل الأول ، ويصفون صفا واحدا كما كانوا فى الابتداء ثم ينصب لهـم برجاس [٣] على هذه الصورة ويخرج كل مقدم وأصحابه طاعنين البرجاس واحدا بعد واحد الى أن يفرغ الجميع بعد أن يتفرق الفرسان صفين سـواء يمينا وشمالا ، والبرجاس فى الوسط يبرزون اليه بالنوبة فارسا على هذا الترتيب وهذا صفته ترتيب الصفين (انظر شكل ٥٠) .

أما عن [٤] ترتيب الجند فى الميدان فله أشكال عدة ولكل منها اسم خاص ، منها أن يخرج مقدمان قطارين فى جوانب الميدان ، ويفعلون ترتيب القرقورة [٥]

---

(١) ورقة رقم (٧) .

(٢) ورقة رقم (٨) .

(٣) ورقة رقم (٩) .

(٤) ورقة رقم (١٠) .

(٥) ورقة رقم (١١) .

(انظــر شكل ٥١) . أو يترتبون صفة البقجة (انظر شكل ٥٢) أو يفعلون ميدان الطــير[1] ويسوقون يمينا وشمالا والى بحــرى (انظر شـكل ٥٣) . ثم يقفون صفين والمقدمان على الرءوس ويدور الصف الأول حلقة والثانى عليه من برا صفة الهلال يترتبون ثم يدخل مقدمان وسط الحلقة يلعبون البنــود والتساريح ثم يخــرجون ويدخل غيرهم وهــذا يختص بالمعلمين دون غيرهم (انظر شكل ٥٤) ، ثم يصف الفرسان لدخول البتيه (انظر شـكل ٥٥) [2] . وقد أخذت ميادين القتال فى العصر المملوكى أسماء عدة ، كانت فى معظم الأحيان تمثل الشكل الذى اتخذه الجنود فيه ، مثل ميدان الغراب (انظر شـكل ٥٦) والحلقــة المشقــوقة (شكل ٥٧) [3] ثم ترتيب الصــفوف وسط الميــدان (شـكل ٥٨) والدر المنشور (شـكل ٥٩) [4] . والدر المنظوم (شـكل ٦٠) [5] الكلاب المربع المزدوج (شـكل ٦١) .

وفى الجيوش الحديثة ينظم الجنود فى الميــدان على أشكال ثلاثة ، الأول على شـكل حرف (T) والثانى على شـكل هلال والثالث على شـكل رأس السهم .

والواقع أن هذه التشـكيلات الثلاث استخدمها العرب منذ عهد بعيد يرجع على أقل تقدير الى القرن الثانى الهجرى ، فقد أوردها الهرثمى وهو من رجال الحرب فى ذلك القرن فى كتاب له اسمه « مختصر فى سياسة الحروب [5] » قال ان تشــكيلات الجيــوش فى عهــده كانت ثلاثة أنواع وســماها صــفوفا . الصف المستوى ، وهو الذى يكون فيه الجناحان والقلب فى خط مستقيم ، وهذا أوفق الصفوف (أى التشـكيلات) وأنسبها للعرب ، ولم يذكر فيه قوات احتياطية خلفية ، كالتشـكيل الحديث وانما تقف فيه القوات بعضها بجانب بعض (انظــر شـكل ٦٢) وهو يشبه حرف (T) .

---

(١) ورقة رقم (١٢) .
(٢) ورقة رقم (١٣) .
(٣) ورقة رقم (١٤) .
(٤) ورقة رقم (١٥) .
(٥) ورقة رقم (١٦) .
(٦) مختصر فى سياسة الحروب ، (مخطوطة مصورة بالجامعة العربية رقم (ف ٨٤٤) .

أما الصف الثانى فهو الهلالى ، وهو خارج الجناحين داخل الصدر ، وهو أوثق للقلب وأضعف للجناحين ، ولذا كانوا يصيرون مع كل طرف من الجناحين الخارجين كردوسا [1] من الخيل المقوية له تساعده وتحميه وهو يشبه شكل الهلال.

والصف الثالث هو المعروف باسم الصف المعطوف ، وهو الداخل الجناحين الخارج القلب ، وهو أضعف للقلب وأقوى للجناحين ، وهو يشبه ما يعرف الآن باسم رأس السهم وكان العرب يكرهون تشكيل جيوشهم بهذه الطريقة ولا يتخذونه الا عن ضرورة . وفى هذا النظام يجعلون أهل البأس والنجدة فى الميمنة والميسرة ليكون ذلك تقوية للقلب فان لم يكن ذلك عمدوا الى تقوية القلب بكردوسين من الخيل ، بحيث يكونان أمامه قليلا ، يردان عنه أى هجوم . وكان يخصص فى مؤخرة كل تشكيل من هذه التشكيلات مكان للأمتعة ومكان للصلاة عليها حراس أشداء فى العدة والسلاح . وجماعة من الفرسان لافتراص غرة العدو أو سد الخلل ان كان عند الجولة .

وكان لأخذ الجيش الاسلامى بنظام (الصف) فوائد شتى ، حتى اعتبره كثير من مؤرخى العصور الوسطى من جملة أسباب انتصار المسلمين فى العهد الاسلامى الأول ، وقد لخص ابن خلدون [2] فوائد هذا التشكيل الذى أطلق عليه العرب اسم الصف فى نقاط ثلاث وهى « تكون الصفوف أثبت عند المصارع وأصدق فى القتال ، كما أنها أرهب للعدو لأنه كالحائط الممتد والقصر المشيد الذى لا يطمع فى ازالته ، على أن المقصود من تنظيم الجيش بطريقة الصف حفظ النظام » .

ويقول جرجى زيدان [3] ، « وبعد رسوخ المسلمين فى المدينة تفننوا فى تعبئة الجيوش بما اقتبسوه من فنون الحرب عند القدماء اذ تعددت ضروب التعبئة عندهم حتى صارت سبع تعبئات » . ويقتضى تنظيمها الى انفتاح الوحدات عن بعضها ولذا أطلق عليه اسم نظام الانفتاحات [4] » .

---

(١) ما يزال هذا التقليد معمولا به حتى الآن .
(٢) المقدمة ص ٣١٩ .
(٣) تاريخ التمدين الاسلامى ج ١ ص ١٥٠ .
(٤) نعمان ثابت : الجندية فى الدولة العباسية ص ٢٥٩ (المجلة العسكرية ج ١ ص ٤٩) .

وقد فصل جرجى زيدان هذه التعبئات السبع فقال « التعبئة الأولى أن ترتب الجيوش بشكل الهلال ، قالوا ان الفرس المتقدمين ذكروه وهو نوعان : الهلال المرسل أو الحاد وهو البسيط مثل هلال السماء والهلال المركب وهو أن يكون الى جانبى الهلال شبه هلالين كانهما جناحان وهى التعبية الثانية والتعبية الثالثة المربع والتعبية الرابعة الهلال المقلوب . والخامسة أن ينظم الجيش فى شكل المعين أو المربع المنحرف . والسادسة المثلث والسابعة الدائرة المزدوجة وهى دائرتان أحدهما داخل الأخرى ، وكانوا يعمدون الى هذا الضرب من التعبيـة اذا كان جندهم قليلا وجند عدوهم كثيرا ، وهو يشبه آخر ما بلغ اليه المتمدنون من التفنن فى التعبية ونعنى به مربع نابليون بونابرت الذى دوخ به الممالك . فكان المسلمون اذا عبئوا الجيش الى الحرب نظموه أما كراديس أو مربعات أو مثلثات أو جعلوا بعضه كراديس وبعضه مربعا أو هلاليا أو معينا أو مثلثا على ما تقتضيه الأحوال .

ولم يكتف المسلمون بوضع نظام لتشكيلات الجيش العام ، بل وضعوا نظاما للوحدات الصغيرة مثل الزمرة ، والجماعة ، والفصيلة والسرية . وقد أوضح ذلك القاضى [1] أحمد بن محمـد الحموى فى كتابه « النغمـات المسكية فى صـناعة الفروسية » بالنسبة للتشكيلات الصغيرة فقال « وان أردت أن ترتب خمسة نفر فعلى هذا الترتيب :

وهى تشكيلة تشبه تشكيلة مثلث القاعدة الى الأمام . أما الجماعة التى يبلغ عدد أفرادها تسعة رجال فتشكل على مثلث الى الأمام . كما تسمى حاليا .

أما الفصيلة التى يبلغ عدد أفرادها نحو عشرين رجلا فتشكل على شبه المنحرف القاعدة الكبرى الى الأمام . وذكر الحموى تحت اسم (الوقفة الوقفية) تشكيلة تصلح لسرية [2] ، وذلك بقوله [3] « وكان ملوك الاسلام قديما يعتمدون عليها ، جملة رجالها أو فرسانها خمسة وأربعون . فليتقـدم بحـول الله وقوته فارس واحد ثم بعـده فارسان على شماله . ثم يتقـدم ثلاثة على يساره ثم أربعة على

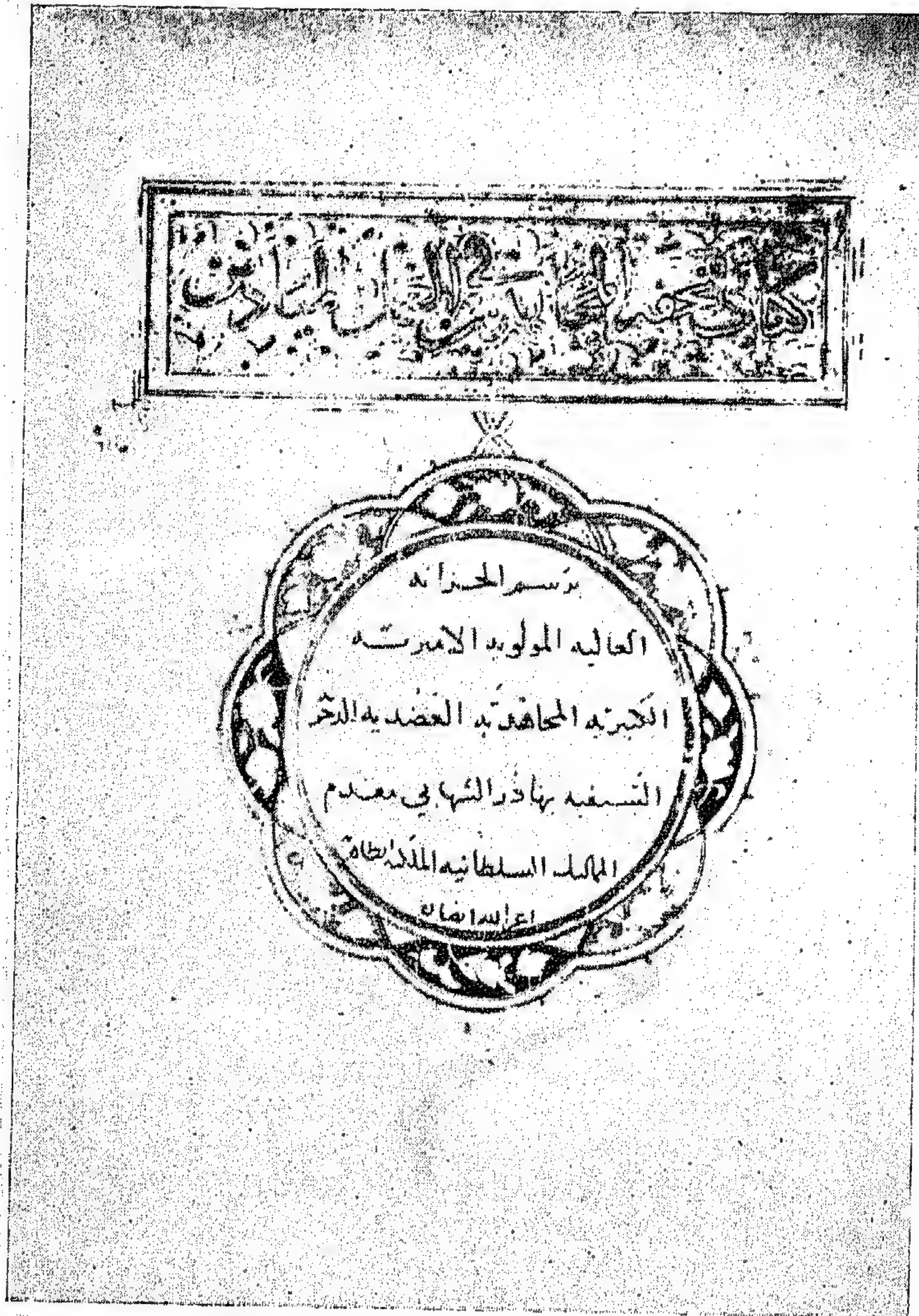
---

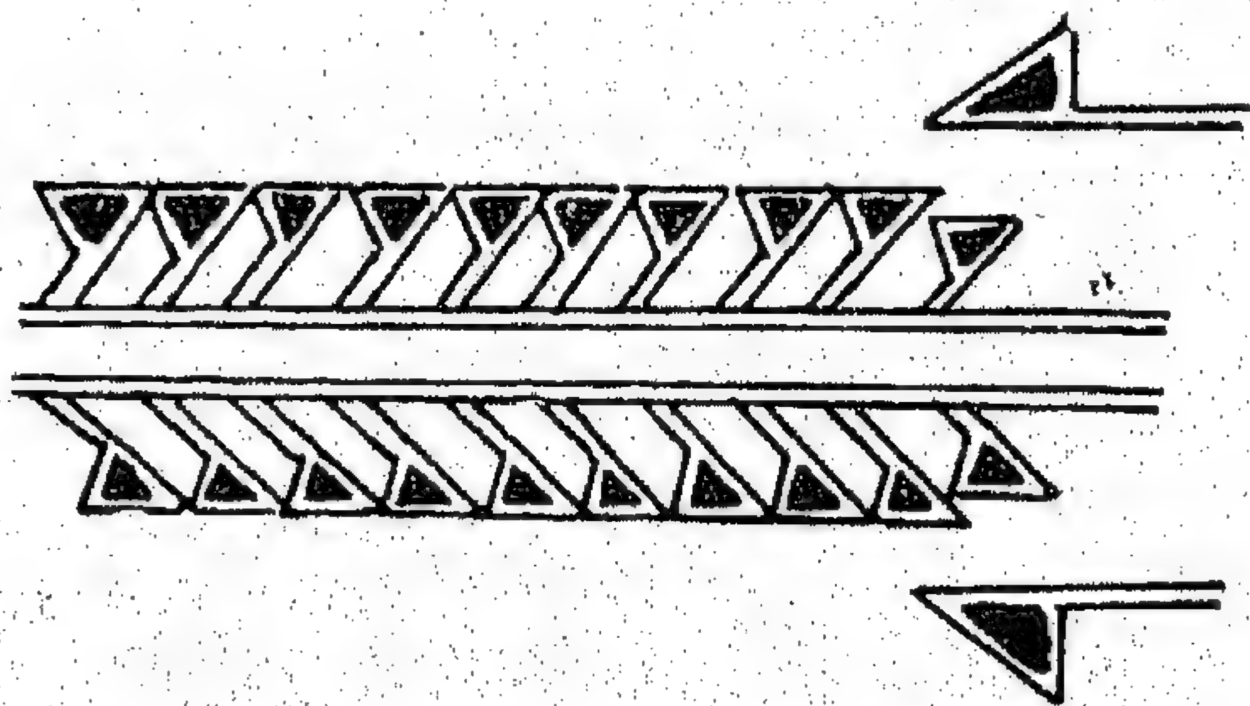
(١) النغمات المسكية فى صناعة الفروسية ص ٨٩ .

(٢) احسان هندى : الحياة العسكرية عند العرب ص ٢٥٦ .

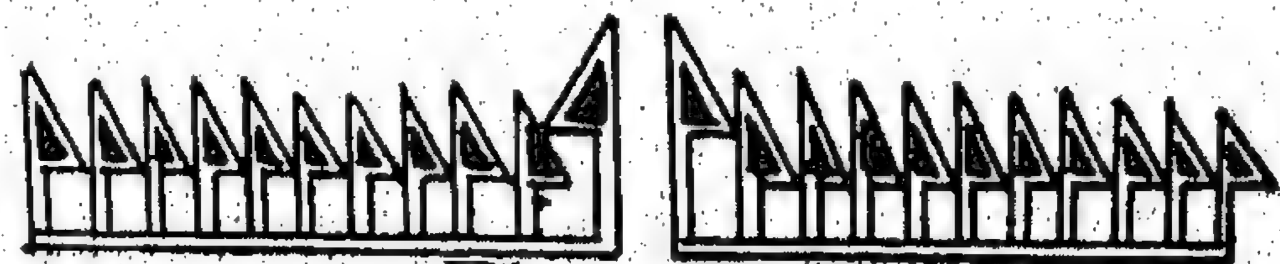
(٣) القاضى الحموى ص ٨٩ .

يساره ثم خمسة فوارس على يمينه ثم ستة على يساره ثم سبعة على يمينه ثم سبعة بعدهم ثم تسعة فوارس وراء الجمع المنصور . فاذا أرادوا رميا بالسهام فليرم الواحد مستعينا بالله تعالى ثم الاثنان ثم الثلاثة ثم الأربعة ثم الخمسة ثم الستة ثم السبعة ثم الثمانية ثم التسعة ، ويكون رمى كل طائفة معا كرمى رجل واحد دائما ، ويكونون قد ألقوا هذا الترتيب المبارك وعملوه وعلموه . فان كان رماحه تباعدوا عن رفقتهم بقدر تفريق الرماح فاذا حملوا ، حملوا دفعة واحدة معا ، لا خروج لكل عدد من رفقته » .

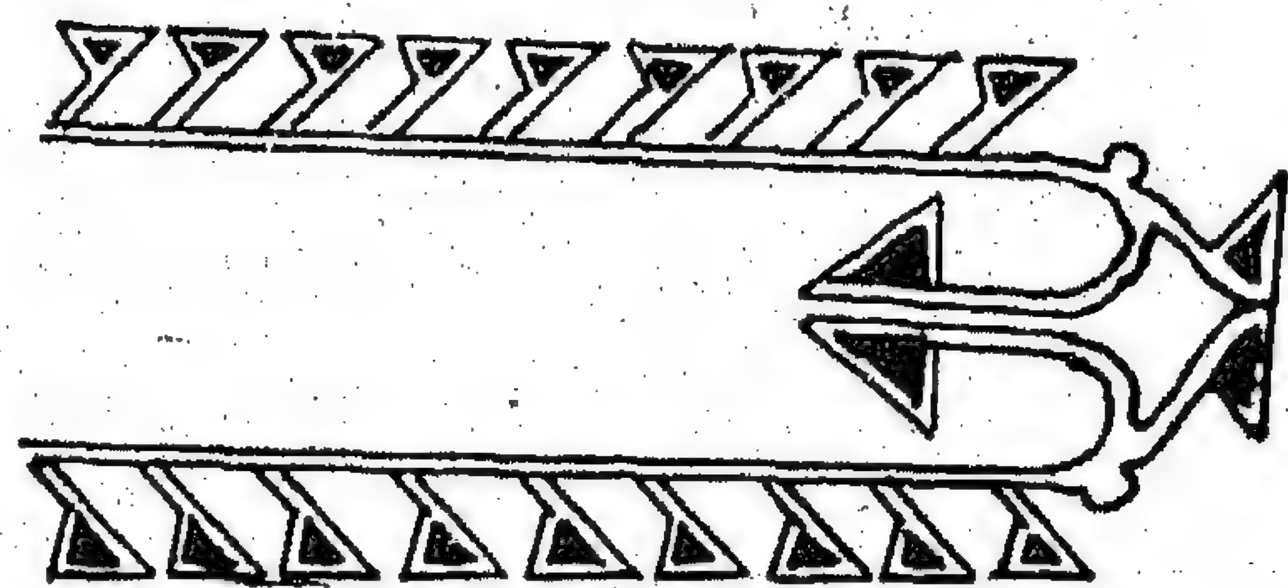




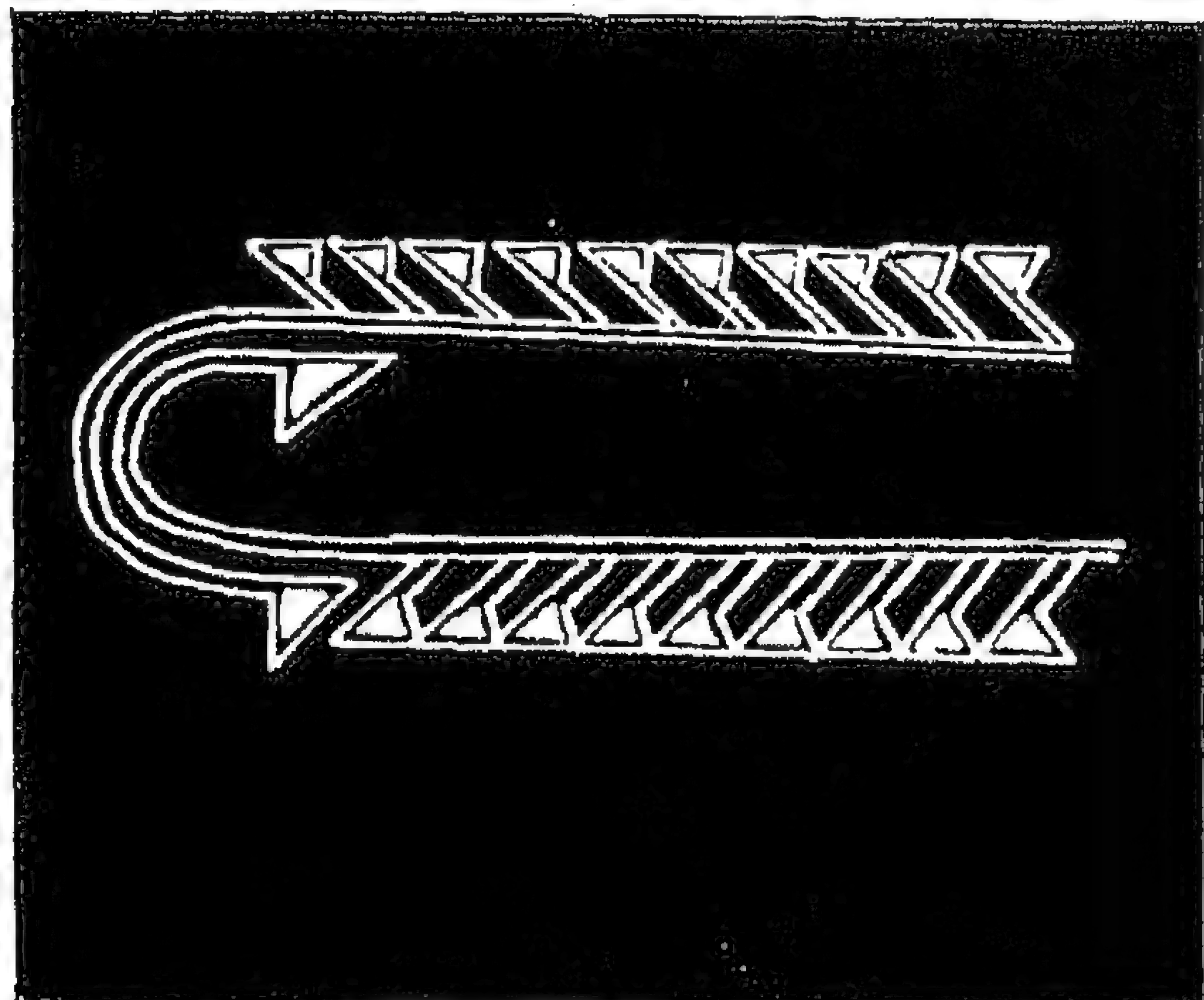
شكل (٤٤)



شكل (٤٣)



شكل (٤٥)



شكل (٤٦)

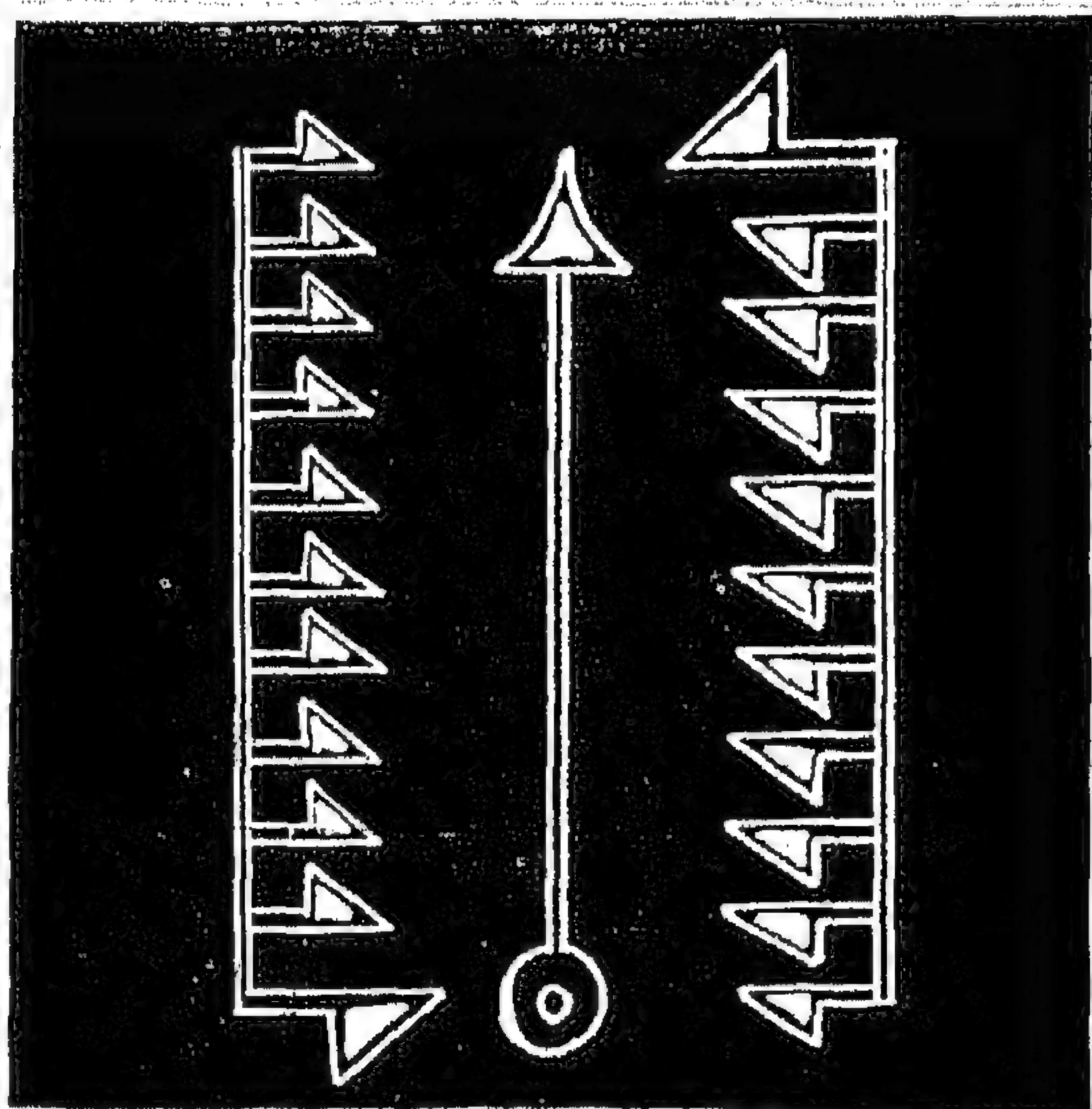


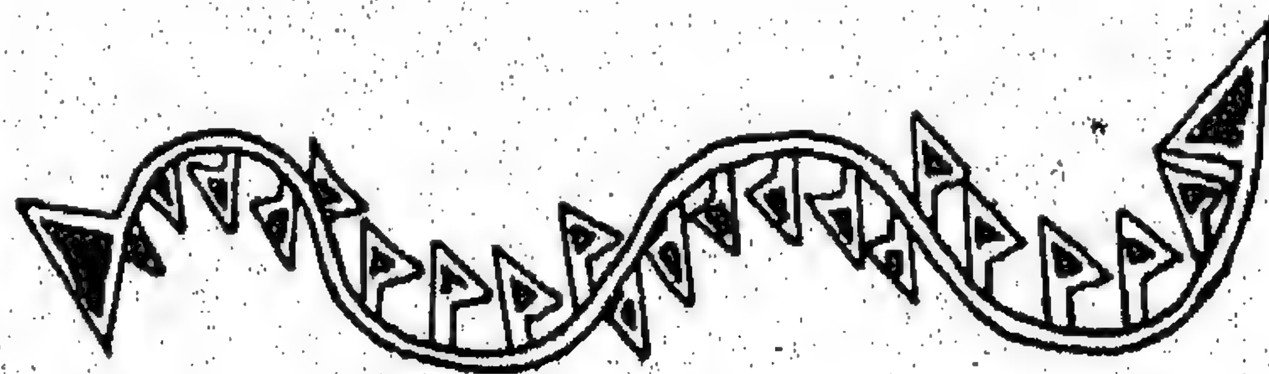
شكل (٤٧)



شكل (٤٨)

شكل (٥٠)





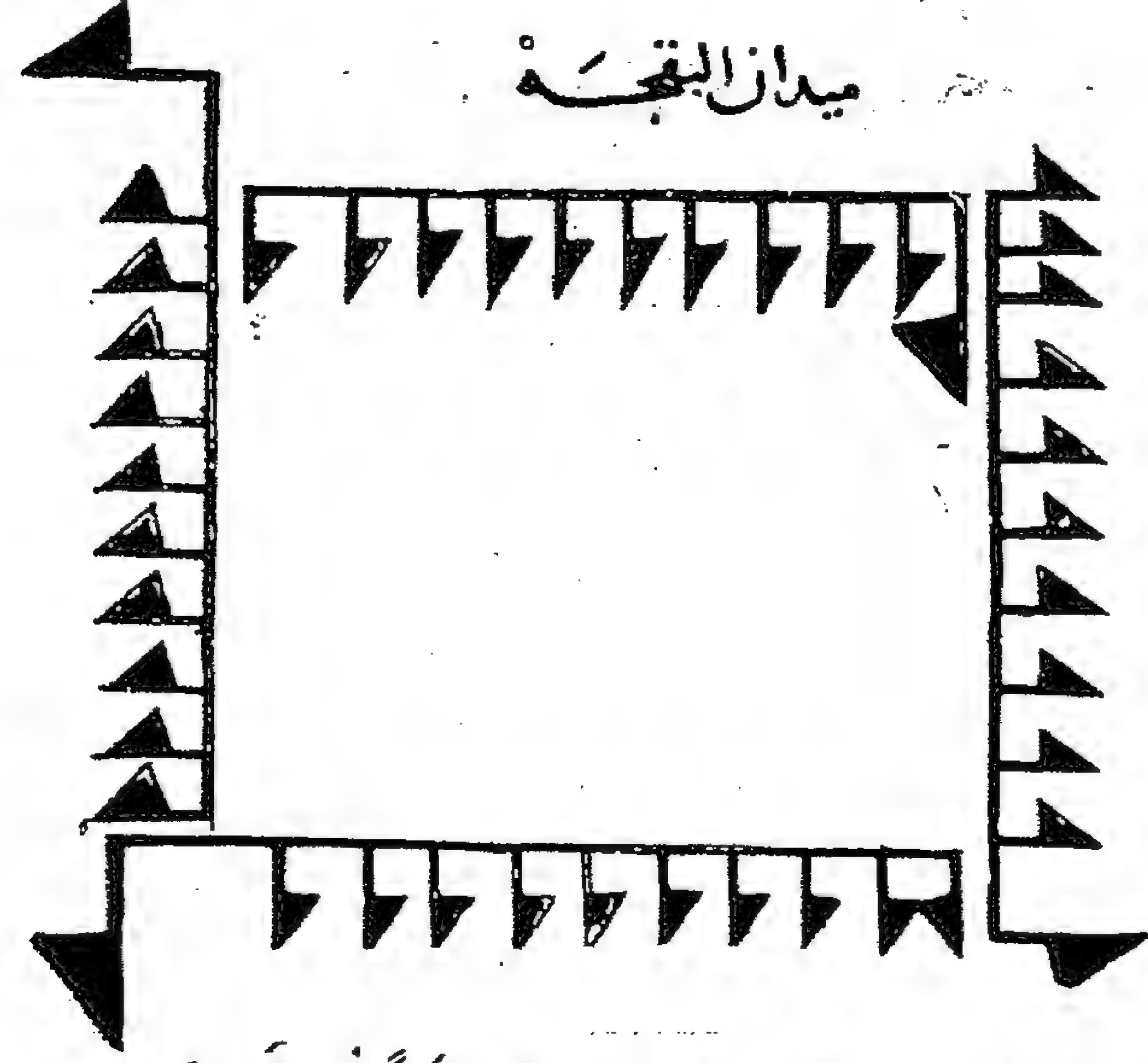
شكل (٤٩)

شكل (٥١)



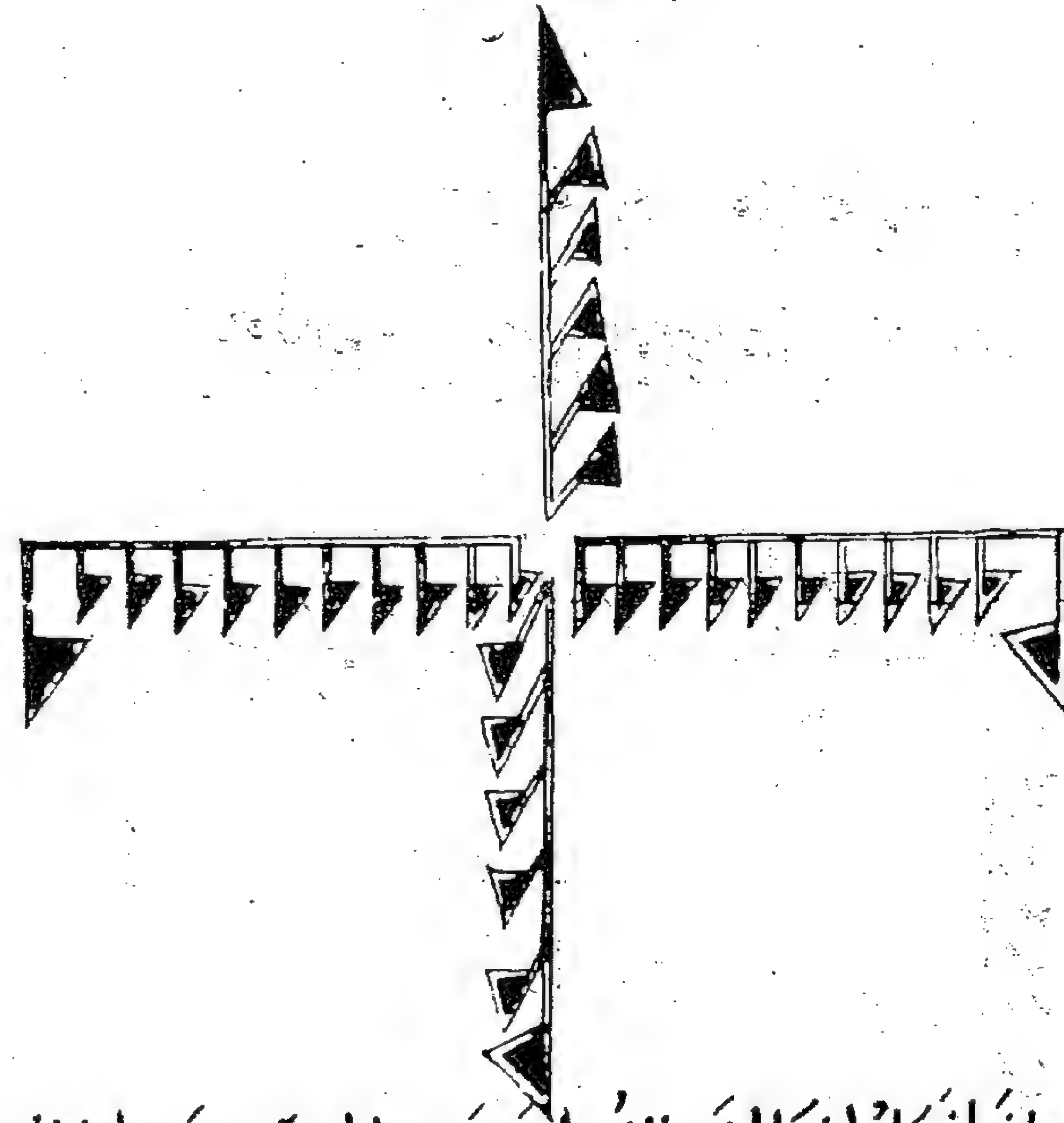
فاذا فعلوا ذلك يتقدم الصف الذي قدام ويبقى الصف الذي
خلف في منزلته والجناحين في مكانهم ويترتبون صفة
النفحه ويسوقون معترضين الرماح الى قبلي تارة والى اخرى
تارة ثم ينقلبون يمينا وشمالا ولا يتفارقوا حتى يتفاقروا وهذا

شكل (٥٢)



فاذا فعلوا ذلك خرج كل واحد منهم قطارا قبالة صاحبه
ويترتبون على هذه الصفة ويفعلون ميدان الطير ويعودوا
يمينا وشمالا والى اخرى كذلك مرتين وهذا ترتيبهم ٥

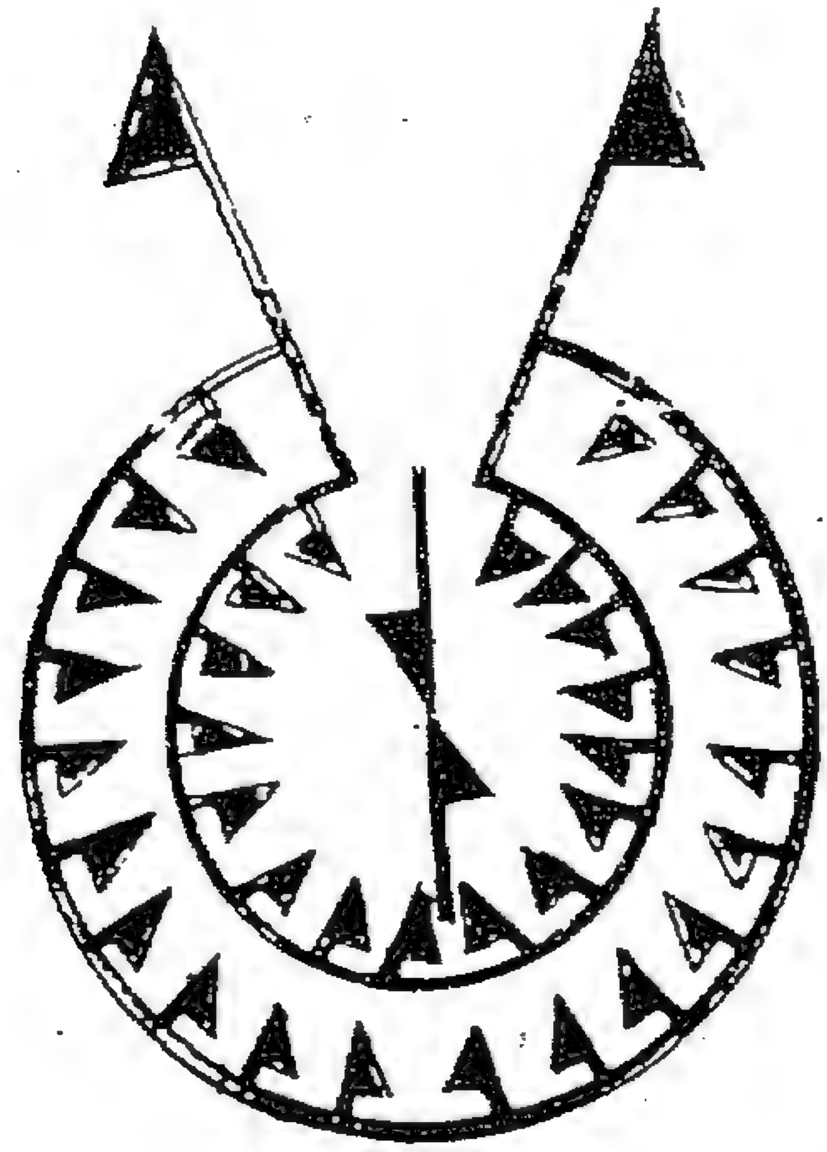
ميدان الطير



فاذا فعلوا ذلك يقفوا صفين والمقدمين على الروس
ويدور الصف الاول حلقة والثاني عليه من برا صفة
الهلال يترتبون ثم يدخل مقدمان وسط الحلقة يلعبون السود

شكل (٥٣)

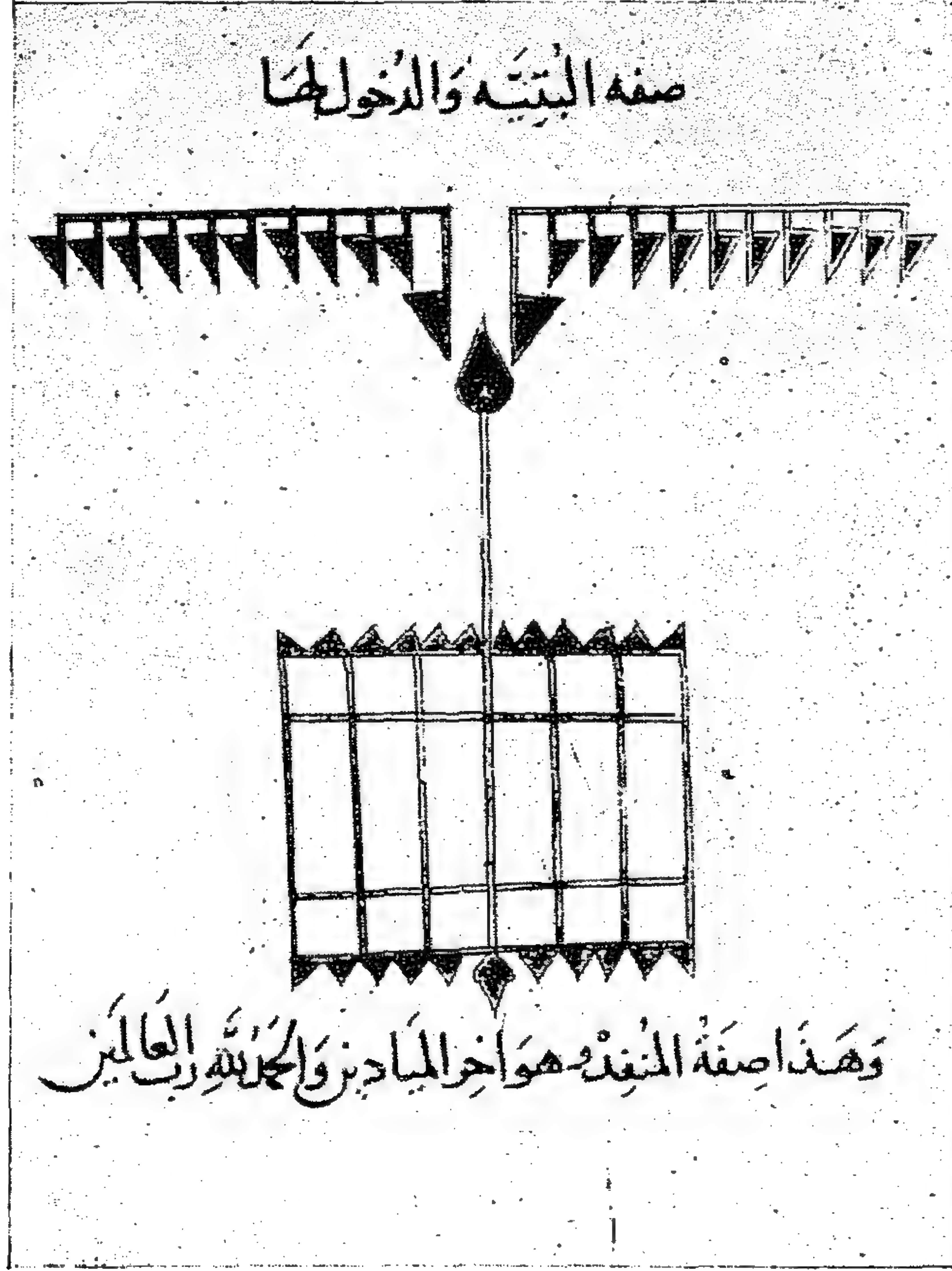
والنساء ثم تخرجون ويدخل غيرهم وهذا يختص
بالمعلمين دون غيرهم وهذا ترتيبهم والله اعلم



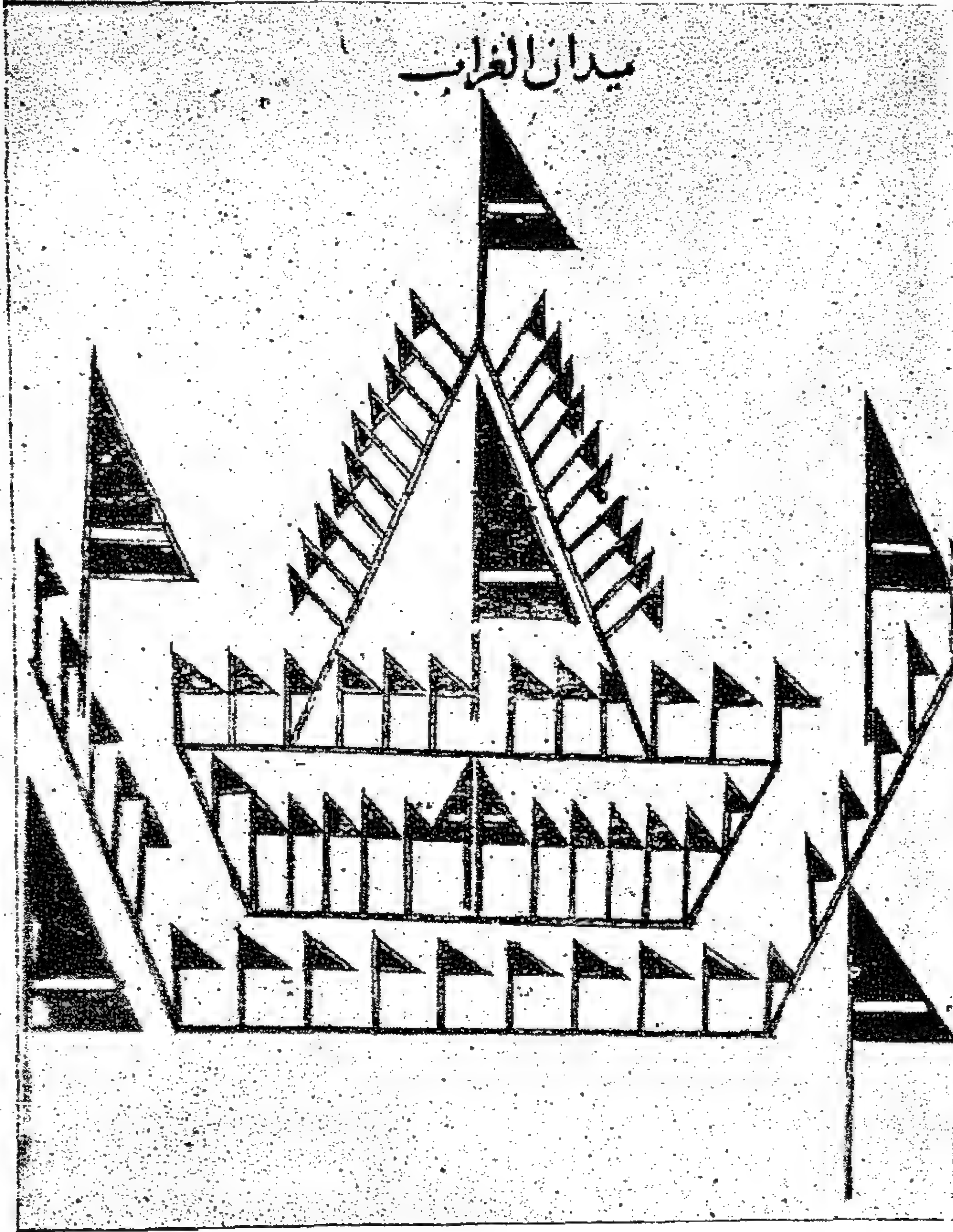
وهذا صفة البنيه والدخول اليها وترتيب الفرسان
كيف يصطفون لها وهذا ترتيبهم ٥

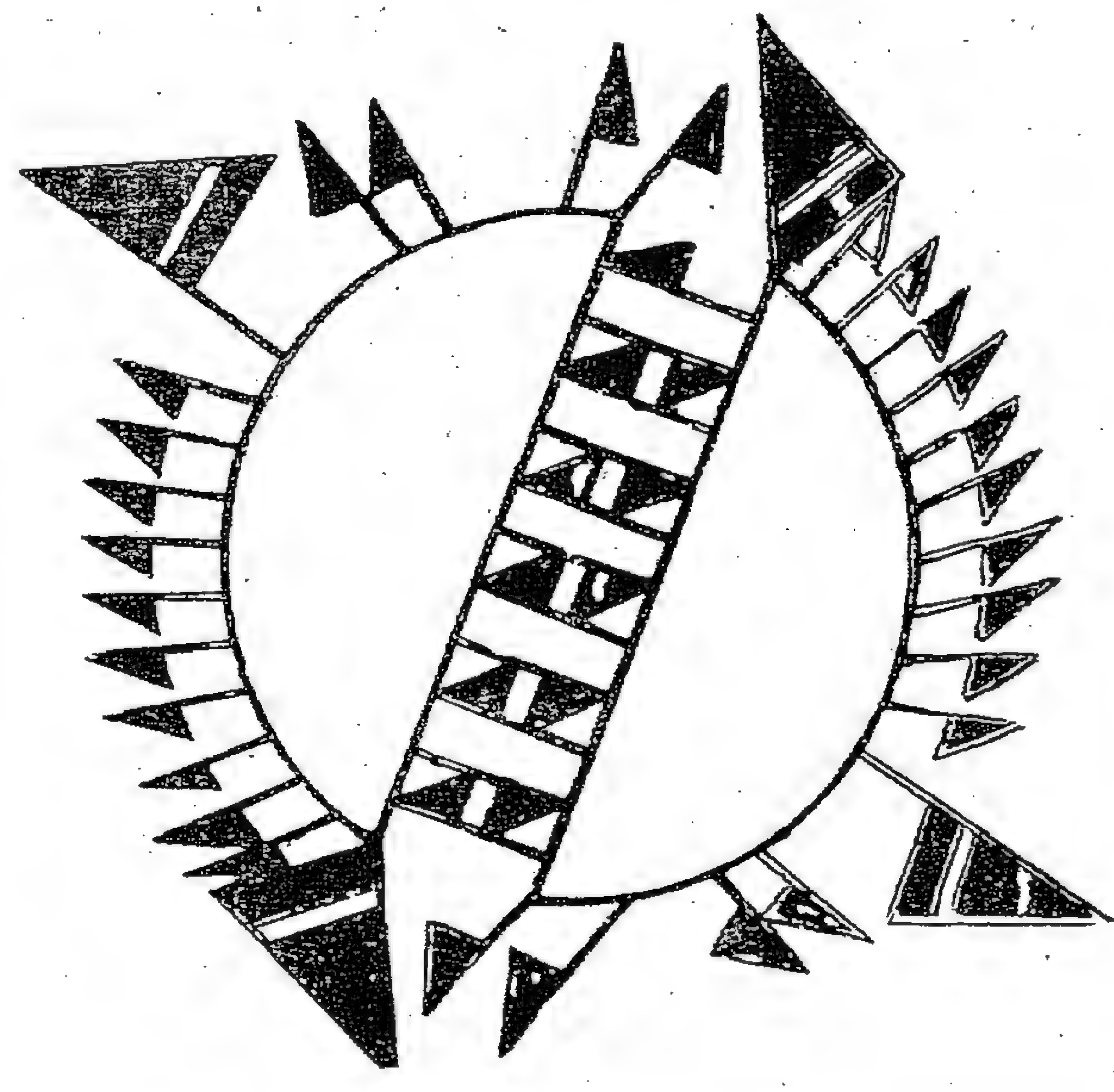
شكل (٥٤)

شكل (٥٥)

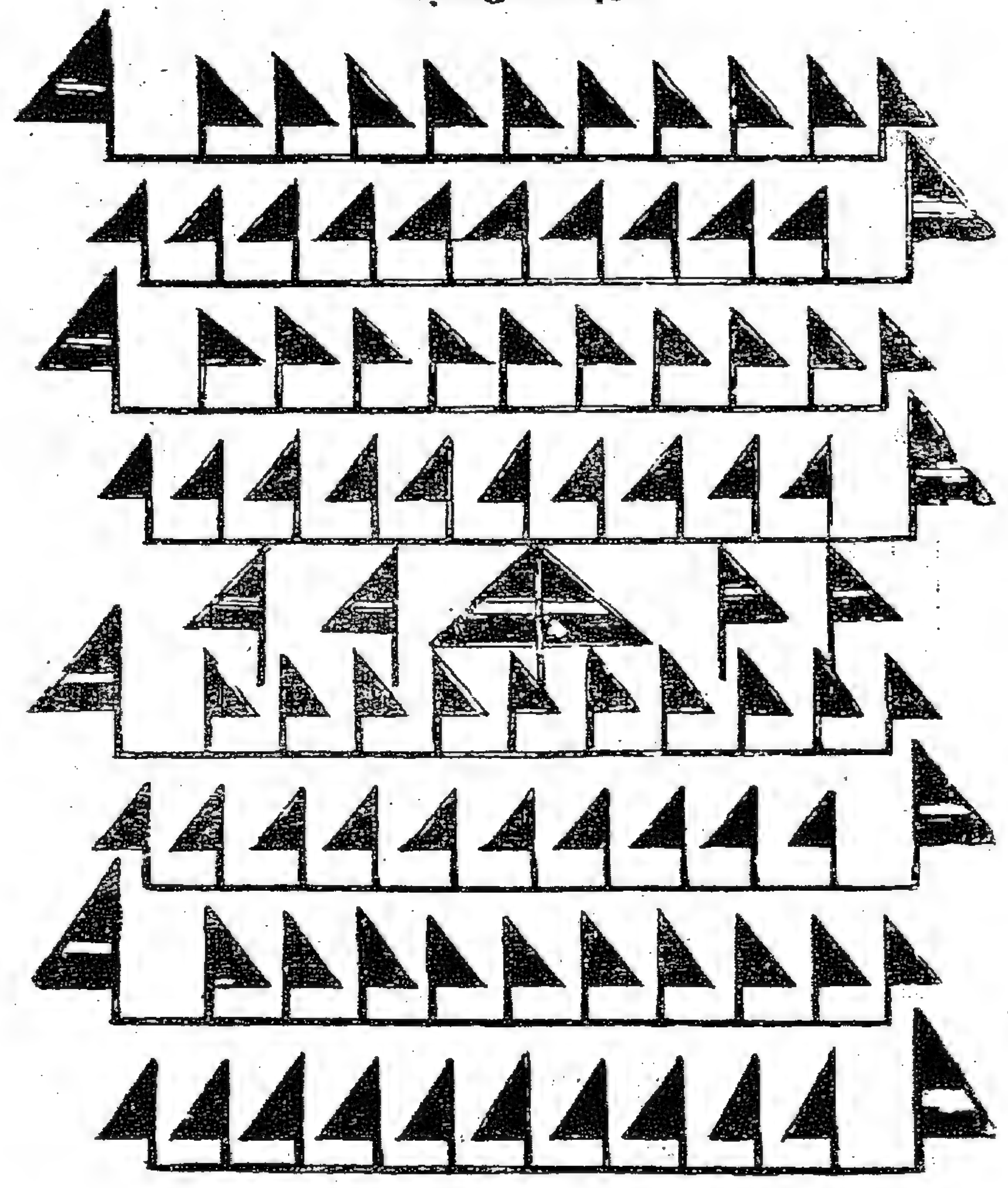

صفه البتيه والدخول لها
وهذا صفة المنفذ وهو اخر الميادين والحمد لله رب العالمين

شكل (٥٦)


ميدان الغراب

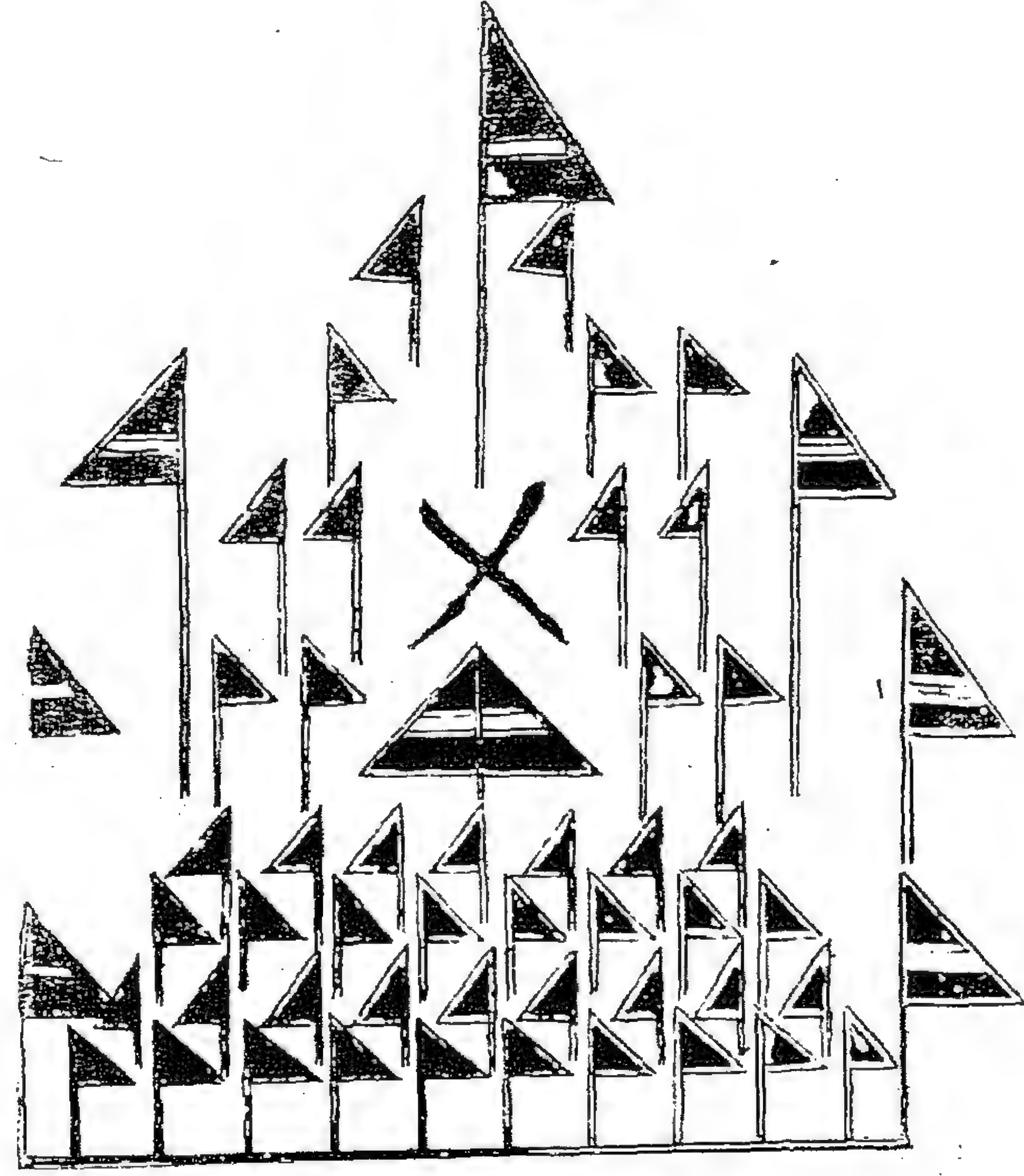


شكل (٥٧)

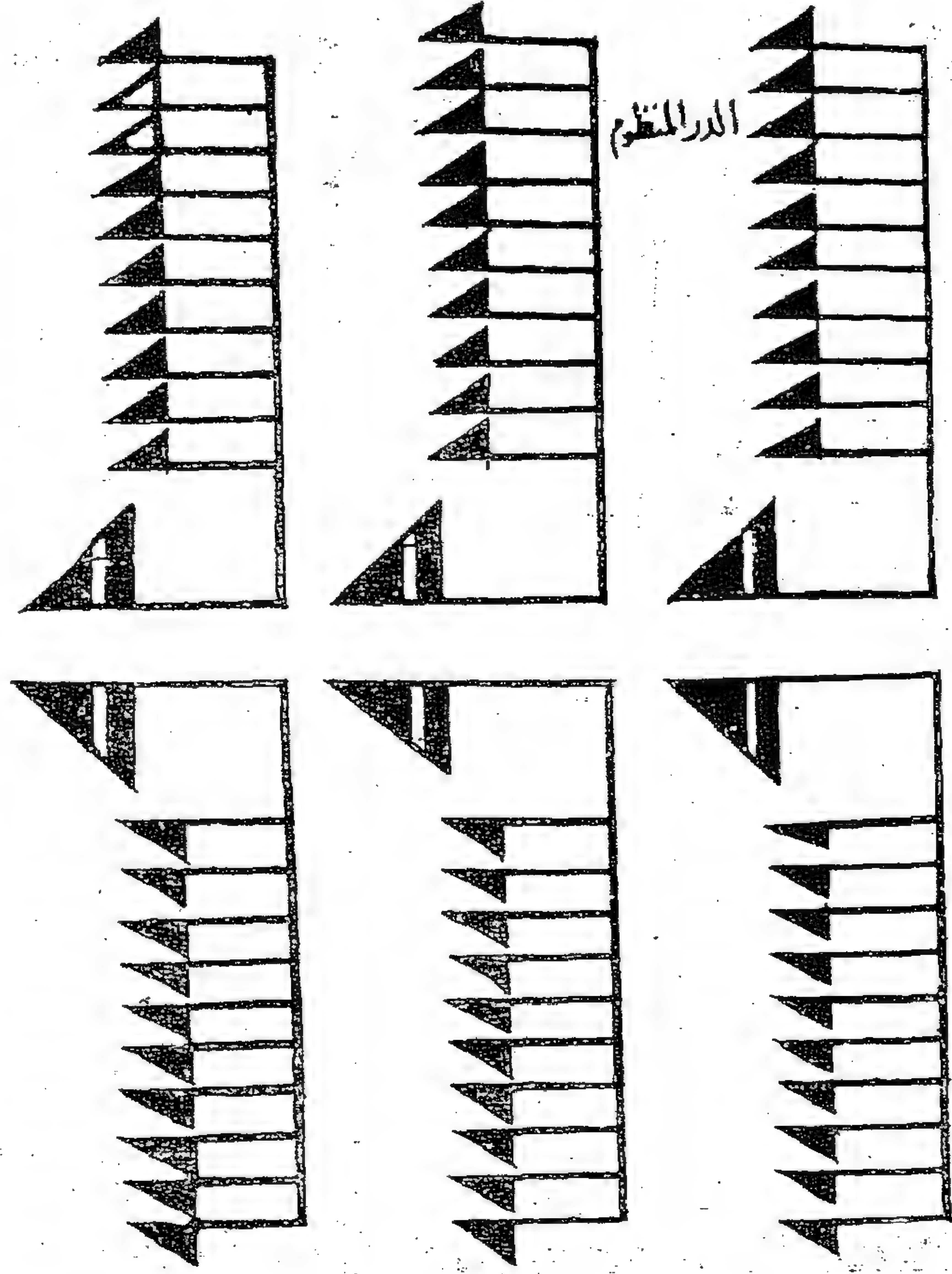


شكل (٥٨)

شكل (٥٩)



شكل (٦٠)

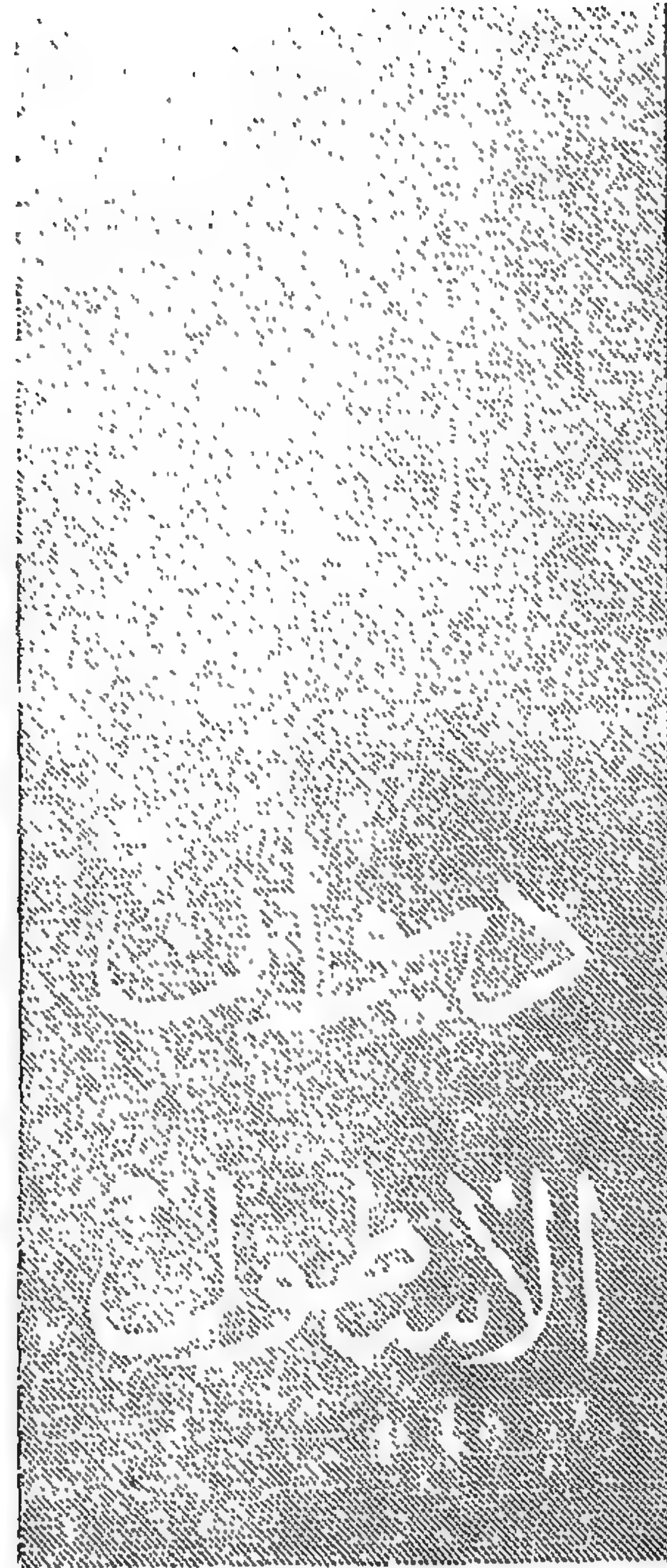


الكلاب المربع
المزدوج

شكل (٦١)

باب الأربعة
أربعة وتسعة التسعة تغلب أربعة وثمانية الأربعة تغلب
أربعة وسبعة السبعة تغلب أربعة وستة الأربعة تغلب
أربعة وخمسة الخمسة تغلب أربعة وأربعة المطلوب تغلب
باب الخمسة
خمسة وتسعة الخمسة تغلب خمسة وستة الستة تغلب
خمسة وخمسة الطالب تغلب
باب الستة ستة وتسعة التسعة تغلب ستة وثمانية الستة تغلب
ستة وسبعة السبعة تغلب ستة وستة المطلوب تغلب
باب التسعة
تسعة وتسعة التسعة تغلب تسعة وثمانية الثمانية تغلب

شكل (٦٢)



وكان من الطبيعى بعد أن وصل المسلمون الى هذه الدرجة العظيمة من التقدم والرقى فى فنون الحرب ، أن يخصصوا ديوانا خاصا للبحرية أطلقوا عليه اسم ديوان الأسطول . ومن المعروف أن أول من دون الدواوين فى الاسلام هو الخليفة عمر بن الخطاب ، فقد أسس ديوانا للجند فى المدينة دون فيه أسماء الرجال وفرض لهم أعطياتهم ، وهكذا نرى أن التجنيد الالزامى بدأ بتأسيس عمر للديوان ، وأفرد للجند دفاتر خاصة تسمى (ديوان الجند) يدون فيها اسم الجند مع نسبه وقبيلته وبيان قده ولونه وملامحه وسائر ما يتميز به عن غيره لئلا تتفق الأسماء وليسهل استدعاؤه (١) . ومما يؤيد أن التجنيد كان الزاميا فى عهد عمر ما رواه ابن الأثير (٢) عن الشعبى قوله « كان الرجل اذا أخل بواجبه الذى يكتب له زمن عمر وعثمان وعلى نزعت عمامته ويقام فى الناس ويشهر أمره » .

ولما كثر الناس واضطرتهم المدنية الى الاستغلال بغير الجهاد عمد عمر بن الخطاب الى تنظيم الجيش على الوجه التالى : جنود نظاميون ولهم ديوان خاص ،

---

(١) تاريخ التمدن الاسلامى ج ١ ص ١٢٤ .

(٢) الكامل فى التاريخ ج ٤ ص ١٥٨ .

ويصرف لهم عطاؤهم من بيت المال فوق أسهمهم من المغانم ، وهم كانوا موقوفين للجهاد لا يشتغلون بغيره من تجارة أو زراعة أو غيرها ، وان فعلوا عوقبوا (١) . أما الفريق الثانى فهم المتطوعون الذين يلحقون بالجيش من البوادى والأمصار والبلاد المفتوحة ، وهؤلاء كانوا يجندون وقت الحرب ويسرحون وقت السلم ، وحظهم من الجهاد هو مساهمتهم فقط ، ولا يمنعهم الخليفة من زراعة الأرض أو الاشتغال بأى حرفة أخرى ، وكذلك كان عبيدهم وأتباعهم .

ولعل جنود البحرية كانوا من الفريق الثانى أى من المتطوعين ، كما يفهم من قول الخليفة عثمان بن عفان لمعاوية بن أبى سفيان لما أذن له فى الغزو بحرا بعد الحاح منه « لا تنتخب الناس ولا تقرع بينهم خيرهم فمن اختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه » . وأغلب الظن أن ديوان الجند فى زمن الأمويين كان قد اتسع وزاد عدد جنوده حتى انه أصبح يضم رجال البحرية والأسطول .

وقد بنى أول أسطول عربى فى عهد معاوية بن أبى سفيان عندما كان واليا على بلاد الشام من قبل الخليفة عثمان بن عفان . فقد أنشأ السفن والشوانى وشحنها بالرجال والسلاح عندما أذن له الخليفة بأن يغزو فى البحر . وسار خلفاء معاوية من بنى أمية على سنته فأكثروا من انشاء الأساطيل الحربية ، وجهزوها بأدوات الكفاح ، ورتبوا عليها القواد وزودوها بالأقوات والأرزاق فى مدة لا تتجاوز قرنا . واذا كان معاوية قد نفذ الخطوات التمهيدية كبناء السفن وشحنها بالمقاتلة ، فان عبد الله بن سعد بن أبى سرج والى مصر ، هو الذى بدأ بناء السفن الأولى التى تكونت منها نواة الأسطول المصرى فى العصر الاسلامى . ذلك أن مصر كانت أيام تبعيتها للروم قبل استيلاء العرب عليها مشهورة بمهرة صناع السفن ، وكثرة دور الصناعة التى صنعت الأعداد الوفيرة من سفن الروم وأساطيلهم . فتابع عبد الله بن سعد بن أبى سرج سياسة بناء السفن فى مصر ، وزود بها السواحل والثغور الشامية التى كانت تفتقر الى دور الصناعة فى ذلك الوقت .

---

(١) رفيق العظم : مشاهير الاسلام ص ٣١٦ ، عبد الرءوف عون ، الفن الحربى فى صدر الإسلام ص ٩٩ .

ولما كانت مصر فقيرة فى أخشابها التى تصلح لبناء السفن على حين تكثر فى بلاد الشام ، فمن ثم بات التعاون بين مصر والشام ضرورة تقتضيها الظروف الطبيعية والاجتماعية ، فقد كانت مصر تستورد الأخشاب من الشام وترده سفنا مصنوعة .

وظلت مصر وحدها تصنع السفن والمراكب التى تمد بها جميع الأساطيل الاسلامية سنة ٤٨ هـ / ٦٦٩ م ، حتى كثرت غارات الروم فى حوض البحر الأبيض المتوسط ، فوجد معاوية من الضرورى انشاء دور لصناعة السفن بالشام الى جانب دور الصناعة بمصر (١) .

وقد بلغت نفقات الأسطول المصرى ، فى اليوم الواحد فى عهد الخليفة المعتضد بالله العباسى (٢) سنة ٣٧٩ هـ سبعة عشر دينارا ، ثمن أرزاق الملاحين فى الطيارات والشذات والحراقات وغيرها من السفن ، وأربعة دنانير ثمن النفط والمشاقة للنفاطات والمشاعل وأجرة الرجال لخدمتها . وفى العصر الفاطمى زادت أهمية الحروب البحرية حتى انهم أفردوا ديوانا خاصا بالأسطول أطلقوا عليه اسم « ديوان العمائر » وكان مقره بدار الصناعة بمصر . وقد نقل المقريزى (٣) عن ابن الطوير قال « ان الخدمة فى ديوان الجهاد ويقال له ديوان العمائر ، وكان محله بصناعة الانشاء بمصر ، للأسطول والمراكب الحاملة للغلات السلطانية والأحطاب وغيرها . ولكل منها رئيس ونواتى لا يبرحون ينفق عليهم من مال هذا الديوان ، وبقية العشاريات والدواميس برسم ولاة الأعمال المميزة فهى تجرى لهم وينفق فى رؤسائها ورجالها أينما كانوا من مال هذا الديوان ، وتقيم مع أحدهم مدة مقامة . فاذا صرف عاد فيه وخرج المتولى الجديد فى العشارى المرسى فى الصناعة ولا يخرج الا بتوقيع باطلاقة والانفاق فيه للمشارفين بالأعمال عشاريات دون هذه . وفى هذا الديوان برسم خدمة ما يجرى فى الأساطيل نائبان من قبل مقدم الأسطول ، وفيه من الحواصيل لعمارة المراكب شىء من بيت المال ما يسد خلله .

---

(١) البلاذرى : فتوح البلدان ص ١٢٤ .

(٢) النجوم الزاهرة جـ ٣ ص ٩٠٧ ، المقريزى جـ ١ ص ٤٨٣ .

(٣) المقريزى جـ ١ ص ٤٨٣ .

وكان من أهم أمورهم الاحتفال بالأساطيل والأجناد ومواصلة انشاء المراكب بمصر والاسكندرية ودمياط من الشوانى الحربية والشلنديات والمسطحات الى بلاد الساحل » .

أما عن الرواتب التى كان يتقاضاها قواد الأسطول وبحارته من نقود وأراضى زراعية وغيرها من الأشياء العينية فقد فصلها المقريزى [1] فيما يلى « وكانت جريدة قواد الأسطول أكثر من خمسة عشر آلاف مدونة ، منهم عشرة أعيان ، تصل جامكية [2] كل منهم الى عشرين دينارا ثم الى خمسة عشر ثم الى عشر دنانير ، ثم الى ثمانية ثم الى دينارين وهى أقلها . ولهم اقطاعات تعرف بأبواب الغـزاة بما فيه من النطرون فيصل دينارهم بالمناسبة الى نصف دينار وحواليه ، ويعين من هؤلاء القواد العشرة من يقع الاجماع عليه لرياسة الأسطول المتوجه للغزو ، فيكون معه الفانوس وكلهم يهتدون به ، ويقلعون بأقلاعه ويرسون بارسائه ، ويقدم على الأسطول أمير كبير من أعيان الأمراء وأقواهم جنانا . ويتولى النفقة فيهم للغزو الخليفة بنفسه بحضور الوزير ، فاذا أراد النفقة فيما تعين من عـدة المراكب السائرة ، وكانت آخر وقت تزيد على خمسة وسبعين شينيا وعشر مسطحات وعشر حمالات فيتقدم الى النقباء باحضار الرجال ويسمح بذلك لمن هو خارج مصر والقاهرة فيدخل اليها ولهم المشاهرة [3] والجرايات [4] المتقررة مدة أيام السفر وهم مصروفون عند عشرين تقيبا ولا يعترض أحد أحدا منهم الا من رغب فى ذلك من نفسه . فاذا اجتمعت العدة المغلقة للمراكب المطلوبة أعلم المقـدم بذلك الوزير فطالع الخليفة بالحال وقرر يوم للنفقة فحضر الوزير بالاستدعاء على العادة فيجلس الخليفة على هيئة مجلس ويجلس الوزير فى مكانه ويحضر

---

(١) المقريزى : جـ ١ ص ٤٨٣ .

(٢) Dozy : Supplément au dictionnaires Arabes, vol. I, P. 168 جامكية من الفارسية (جامكى) أى الثوب . وكان المقصود بها أصلا النقود اللازمة لشراء الثياب ثم صارت تطلق على الجعل أو الأجر أو المرتب ولاسيما الذى كان يعطى فى عصر المماليك لجند السلطان ومماليكه الذين لم يكونوا يقطعون شيئا من الأرض .

(٣) المشاهرة : أى الراتب الذى يدفع شهريا ويكون عادة نقودا .

(٤) الجرايات أو الجوارى : الراتب يدفع سنويا أوفى المواسم أو شهريا ويكون نقدا أو عينا .

صاحبا ديوان الجيش وهو المستوفى [1] وهو أميرهما ويجلس داخل عتبة المجلس وهذه رتبة له ميزة وكاتب الجيش الأصل ويجلس بجانبه تحت العتبة على حصر مفروشة بالقاعة ولا يخلو المستوفى أن يكون عدلا أو من أعيان الكتاب المسلمين . أما كاتب الجيش فيهودى فى الأغلب ويفرش أمام المجلس انطاع نصب عليها الدراهم ويحضر الوزانون ببيت المال لذلك ، فاذا تهيأ الانفاق أدخل القابضون مائه مائه ويقفون فى آخر الوقوف بين يدى الخليفة من جانب واحد نقابة نقابة وتكون أسماؤهم قد رتبت فى أوراق لاستدعائهم بين يدى الخليفة ويستدعى مستوفى الجيش من تلك الأوراق واحدا واحدا فاذا خرج اسمه عبر من الجانب الذى هو فيه الى الجانب الخالى فاذا تكمل عشرة رجال وزن الوزانون لهم النفقة، وكانت لكل واحد خمسة دنانير وصرف كل دينار ستة وثلاثون درهما فيتسلمها النقيب [2] وتكتب بيده وباسمه وتمضى النفقة كذلك الى آخرها .

ويقول قدامه عن نفقات الأسطول عندما يستعد للغزو وذلك فى العصر المملوكى « ومقدار النفقة على المراكب اذا غزت من مصر والشام نحو مائة ألف [3] دينار » .

كذلك كان من عادتهم اذا جهزوا الأسطول للغزو أن يوسقوه بما يحتاجه الملاحون من الميرة والزاد ، ويقول فى ذلك الرحالة ابن جبير [4] « فكل ما يحتاج المراكب شراؤه يوجد من خبز وماء ومن جميع الفواكه والأدم ، كالرمان والسفرجل ، والبطيخ السندى ، والكمثرى ، والشاه بلوط ، والجوز ، والحمص،

---

(١) المستوفى : موظف من كتاب الأموال بالدواوين عمله ضبط الديوان التابع له والتنبيه على مافيه مصلحته من استخراج أمواله ونحو ذلك ومن المستوفين مستوفى الصحبة وهو يشارك الوزير ويعاونه فى الأمور العامه مثل كتابة المراسيم وتسجيلها ومثله فى النفوذ مستوفى الدولة . وكان لكل ديوان من دواوين الدولة ناظر وتحته المستوفى والشاد . (صبح الأعشى للقلقشندى . ج ٥ ص ٤٦٦).

(٢) نقيب : وجمعها نقباء وكان عمل صاحب هذه الوظيفة عند السلطان أو الأمير تادية الخدمات الصغيرة لسيده . ونقيب الجيش هو الذى يتكفل بأحضار من يطلبه السلطان من الأمراء واجناد الحلقة ونحوهم (القلقشندى : صبح الأعشى ج٤ ص١١ ، ج٥ ص ٤٥٦) .

(٣) جرجى زيدان ج١ ص١٥٥ .

(٤) ابن جبير ص٧٣ .

والباقلانيا مطبوخا ، والبصل ، والثوم ، والتين ، والجبن ، والحوت وغير ذلك مما يطول ذكره عاينا جميع ذلك يباع » .

وقد بلغ من اهتمام الفاطميين بالأسطول أن أفردوا له نصيبا خاصا فى مخازن الغلال والاتبان فقد جاء فى الخطط والآثار « وكان للخلفاء الفاطميين فى مصر أماكن تخزن بها الغلال والاتبان ولا تفتح الا عند الضرورة ، وكان لها الحماة من الأمراء والمشارفين العدول والمراكب واصلة اليها بأصناف الغلات الى ساحل مصر، وساحل المقس ، والحمالون يحملون ذلك اليها بالرسائل على يد رؤساء المراكب وأمنائها من كل ناحية سلطانية [1] » .

وكانت مخازن الغلال تسمى باسم (الأهراء المباركة) [2] ، ويقول المقريزى « ومن الأهراء تخرج جرايات رجال الأسطول ، وجرايات السودان ، ومنها ما يستدعى بدار الضيافة لأخبار الرسل ومن يتبعهم ، وما يعمل من القمح برسم الكعك لزاد الأسطول » .

وأولى صلاح الدين الأسطول الكثير من اهتمامه ، فقد كان فى شديد الحاجة اليه فى محاربة الصليبيين ، فخصص له ديوانا عرف بديوان الأسطول وعين لهذا الديوان خراج الفيوم بأعمالها والحبس الجيوشى فى البرين الشرقى والغربى وغيرها من الاقطاعات . وقد بلغت الزكاة التى كانت تجبى بمصر لديوان الأسطول خمسين ألف دينار ونيفا فى السنة الواحدة . وقد نصب صلاح الدين أخاه الملك العادل أبا بكر محمد بن أيوب على رأس هذا الديوان ، فأقام فى مباشرته وعمالته صفى الدين عبد الله بن على بن شكر وتقرر ديوان الأسطول الذى ينفق فى رحاله نصف وربع دينار بعد ما كان نصف وثمن دينار » .

---

(١) المقريزى : جـ١ ص٤٦١ .

(٢) الأهراء بالفتح جمع هرى بالضم وهو بيت كبير يجمع فيه طعام السلطان .

وجاء فى قوانين الدواوين لابن مماتى ص٣٥٠ « الأهراء المباركة مخازن يحمل اليها مايرد من الغلات السلطانية من منفلوط والحبس الجيوشى ، وينفق منها مايوقع به عليها . الحال فيها معلوم غير محتاج الى زيادة بيان ولها مستخدمون ومما يجب عليهم إضافة وفر الكيل مع أحدهم بالانصاف فيه (فهرس الاصطلاحات والألفاظ المستعصية—ابن مماتى ص ٤٥٢) المقريزى جـ١ ص ٤٦١ . ويتكلم القلقشندى عن (نظر الأهراء بمصر بالصناعة) وهى شونة الغلال السلطانية .

وكان لديوان الأسطول مراكب خاصة مهمتها جمع الأموال وكذا الأخشاب للأسطول وقد عرفت تلك المراكب باسم (الملوحة) [1] « هـذه مراكب جارية فى ذلك الديوان ، يضمنها الرؤساء لمدة معلومة بأجرة معينة . واذا احتاجت الى عمارة أعتد لهم بأجرة مدتها ، بالنسبة من تقسيطه ذلك الفصل ، وسنتها ثلاثة عشر شهرا منها خمسة [2] نيلية يجب عنها نصف الضمان ، وفيها سبعة أشهر يجب عليها النصف الثانى فى أقساط (كذا) متساوية ، والشهر الثالث عشر عطلة لا قسط فيه » .

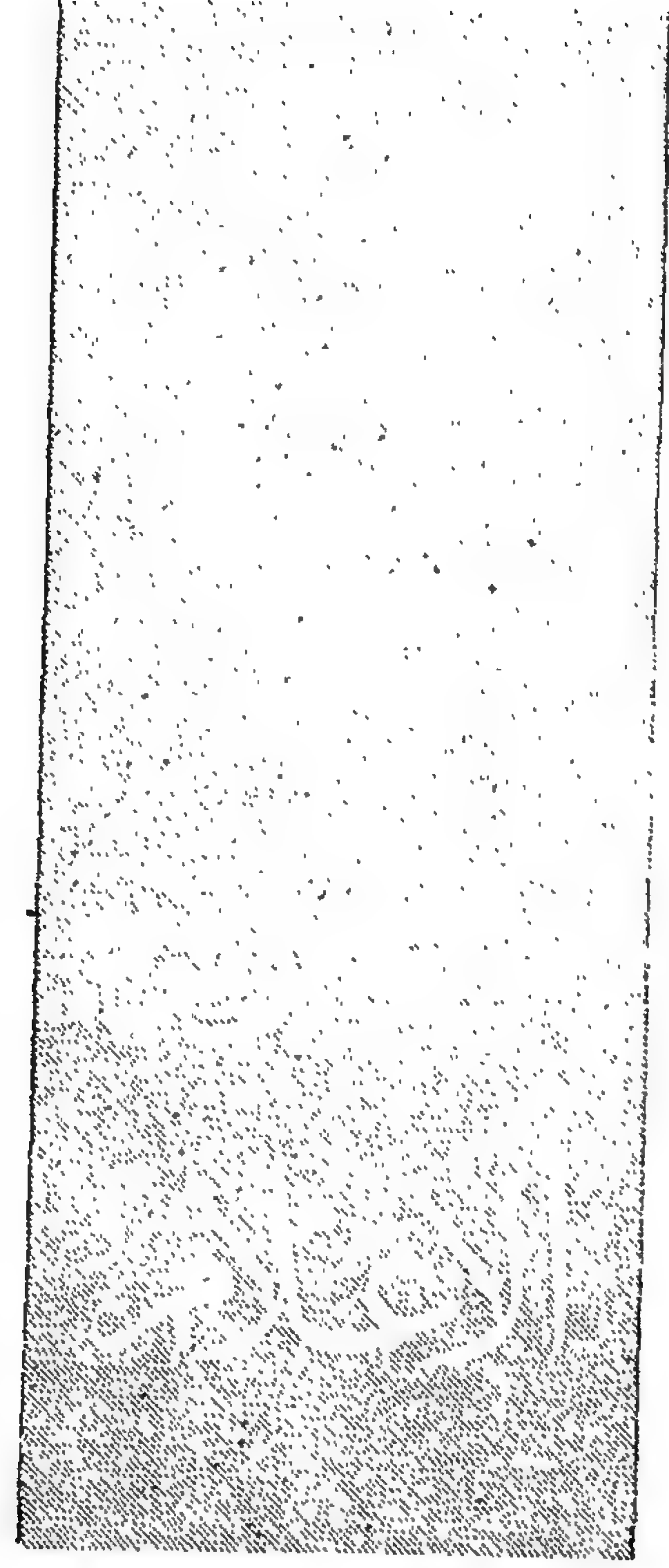
وكانت غزوات الأسطول لها أوقات معينة تعين باعتبار الفصول ، فمنها غزوة صيفية أو شتوية أو ربيعية . فكانت الربيعية تقع فى العاشر من شهر آيار (مايو) أى بعد أن يكون المسلمون قد أربعوا دوابهم وحسنت أحوال خيولهم فيقيمون فى الغزوة ثلاثين يوما أى الى العاشر من يونيه فكأنهم يجدون الكلأ حينئذ فى بلاد الروم ممكنا فتربع دوابهم ربيعا ثانيا . ثم يقفلون فيقيمون ٢٥ يوما أى الى ٥ من تموز (يوليه) حتى تقوى الخيول فيجتمعوا لغزو الصائفة أى الصيف . ثم يغزون لعشر تخلو من تموز فيقيموا الى وقت قفولهم ستين يوما وكانوا فى بعض السنين يغزون صائفتين ، يسمونها الصائفة اليمنى والصائفة اليسرى .

أما فى فصل الشتاء فالأسطول فى حالة ركود تقريبا ، اذ أن غزواته لا تزيد على عشرين ليلة ويكون ذلك فى آخر شباط (فبراير) ، فيقيم الغزاة الى أوائل آذار (مارس) ثم يرجعون ويربعون دوابهم .

---

(١) ابن مماتى ص ٣٤٨ ، ٣٤٩ .

(٢) وهى شهور (بؤونه وأبيب ومسرى وتوت وبابه) .



ومن الشعارات الهامة بالنسبة للأسطول البنود والأعلام ، وهى شعارات قديمة فى تاريخ البحرية فقد عرفها المصريون القدماء ، كما عرفها الفرس ثم انتقلت الى العرب فى الجاهلية فقد كان لكل قبيلة راية تجتمع تحتها . والبند هو العلم الكبير أو اللواء أو الراية ، وربما كان اللواء أصغر من الراية أو أن الراية تسمى لواء اذا عقدت الحرب ، وهى الأعلام أو البنود أو البيارق . وكان لكل قبيلة فى الجاهلية بندها الذى يتميز عن غيره بلونه وشكله ، وكان يربط فى طرف الرمح ويحمله سيد القبيلة أو أحد المتقدمين فيها وكانوا اذا خرجوا الى حرب أخرجوا الراية ، فاذا اجتمع رأيهم على أحد سلموه اياها والا فانهم يسلمونها الى صاحبها. وجاء فى السيرة الحلبية ، أن المسلمين فى غزوة بدر الكبرى كانت لهم ثلاث رايات ، أحدها بيضاء دفعها الرسول صلى الله عليه وسلم الى مصعب بن عمير ، والأخريان سودوان أحدهما حملها على بن أبى طالب ويقال لها العقاب ، صنعت من مرط للسيدة عائشة رضوان الله عليها ، والثالثة مع رجل من الأنصار . كما كان أبو سفيان يحمل راية الرؤساء فى تلك الواقعة واسمها أيضا راية العقاب . ويقول جرجى

زيدان [١] « الظاهر أن العقاب كان اسما لصنف من الرايات استعمله الرومان وليس اسم واحدة منها » .

ولما اتسعت رقعة الدولة الاسلامية وتعددت الشعوب والأجناس التى انضوت تحت لواء الاسلام ، تعددت البنود والأعلام وتنوعت أشكالها واختلفت ألوانها ، كما كثرت أسماؤها . فقد قيل أن أبا مسلم الخرسانى عقد له لواء عند قيامه بالدعوة العباسية عرف باسم (الظل) وكان طوله أربعة عشرة ذراعا [٢] . ولما عقد المتوكل البيعة لبنيه سنة ٢٣٥ هـ عقد لكل واحد منهم لوائين أحدهما أسود وهو لواء ولى العهد والآخر أبيض وهو لواء العمل . ولما ولى الخليفة المأمون الفضل ابن سهل على المشرق كله وسلم اليه رئاسة الحرب والقلم وسماه ذا الرئاستين عقد له لواء على سنان ذى شعبتين [٣] .

أما عن ألوان البنود فقد جاء فى آثار الأول [٤] أن النبى صلى الله عليه وسلم كان له راية سوداء اسمها العقاب وكانت له رايات أخرى بيضاء ، وكانت أعلام الأمويين بيضاء وأعلام العلويين خضراء وأعلام العباسيين سوداء . ولم يقتصر استخدام الأعلام والبنود فى القتال فحسب بل كان لها كذلك شأن خطير فى الاحتفالات الدينية ، وكان القوم ينسجون عليها أو يطرزون فيها الشهادتين أو بعض الآيات القرآنية أو العبارات الدينية ، كما اعتادوا أن يصنعوا علمين على جانبى المنبر فى الصلاة [٥] . ويذكر مسكويه أنه كان من التقاليد المتبعة فى تتويج الخلفاء فى بعض الأحيان أن يؤتى بلواء يعقده الخليفة بيده ثم يتسلم خاتم الخلافة [٦] . وكانوا أيضا يعقدون الألوية أيضا للولاة والعمال اذا ولوهم الأمصار وخاصة فى أوائل العهد الاسلامى ، لأن العمال كانوا وقتئذ قواد الجند ، وكانوا يعقدونها على حساب النجوم فيختارون أحد الاقترانات على زعمهم [٧] .

---

(١) تاريخ التمدن الاسلامى جـ١ ص ١٣٤ .
(٢) المرجع السابق جـ١ ص ١٣٤ .
(٣) المرجع السابق جـ ١ ص ١٣٤ .
(٤) آثار الأول ص٧٥ .
(٥) زكى حسن : كنوز الفاطميين ص٦٥ .
(٦) مسكويه : تجارب الأمم جـ٥ ص ٤٥٣ .
(٧) Mez : Die Renaissance des Islamm M 131.

وقد جاء فى المقريزى [1] أن البنود كانت تصرف فى العصر المملوكى باسم العصائب السلطانية . وكان من ألقاب السلطان قايتباى صاحب السيف والقلم والبند والعلم ، ومن ألقاب السلطان المؤيد أبو النصر صاحب العلمين [2] . وكان الخلفاء فى صدر الاسلام اذا وجهوا جيشا الى حرب عقدوا له الألوية وسلموها الى الأمراء ، ويدعون لهم بالنصر ويوصونهم بالصبر والجلد . وكان الخليفة عمر بن الخطاب اذا عقد لواء يقول وهو يعقده « باسم الله وبالله وعلى عون الله أمضوا بتأييد الله وما النصر الا من عند الله ولزوم الحق والصبر فقاتلوا فى سبيل الله ، من كفر بالله . ولا تعتدوا ان الله لا يحب المعتدين ولا تجبنوا عند اللقاء ، ولا تمثلوا عند القدرة ولا تسرفوا عند الظهور ولا تقتلوا هرما ولا امرأة ولا وليدا وتوقوا قتلهم اذا التقى الجيشان وعند شن الغارات »[3] .

وكان للدولة الفاطمية دار يقال لها « خزانة البنود » كانوا يخزنون فيها الأعلام والبنود والرايات وكانوا ينفقون عليها سنويا (٨٠٫٠٠٠) دينار ويقول المقريزى [4] أن الذى بناها هو الخليفة الظاهر لاعزاز دين الله وانها كانت تشتمل على كميات كبيرة من الرايات والأعلام والآلات الحربية ، وأن الخليفة الظاهر اتخذ فيها ثلاثة آلاف صانع مبرزين فى سائر الصنائع .

وقد وهب الخليفة المستنصر بالله خزانة البنود لسعد الدولة المعروف بسلام عليك وقد حدث عند نقلها ليلا أن سقط من أحد الفراشين شمع موقد فاحترق جميع ما فى الخزانة وكان ذلك سنة ٤٦١ هـ / ١٠٦٨ م [5] .

وعلى الرغم من كثرة المراجع التى تكلمت عن الأعلام والبنود ، الا أن أحدا لم يعن عناية خاصة بوصف شامل لبنود كل دولة على حدة ، وبنود كل فرقة فى الجيش والتفريق بين أعلام الجيوش البرية وبنود البحرية . على أننا نستطيع أن نستخلص من ثنايا الحديث عن الحروب البحرية أشكال بعض البنود

---

(١) المقريزى : الخطط جـ١ ص ٤٢٣ .

(٢) Van Bercham—Corpus, vol. I, P. 328.

(٣) التمدن الاسلامى جـ١ ص ١٣٦ .

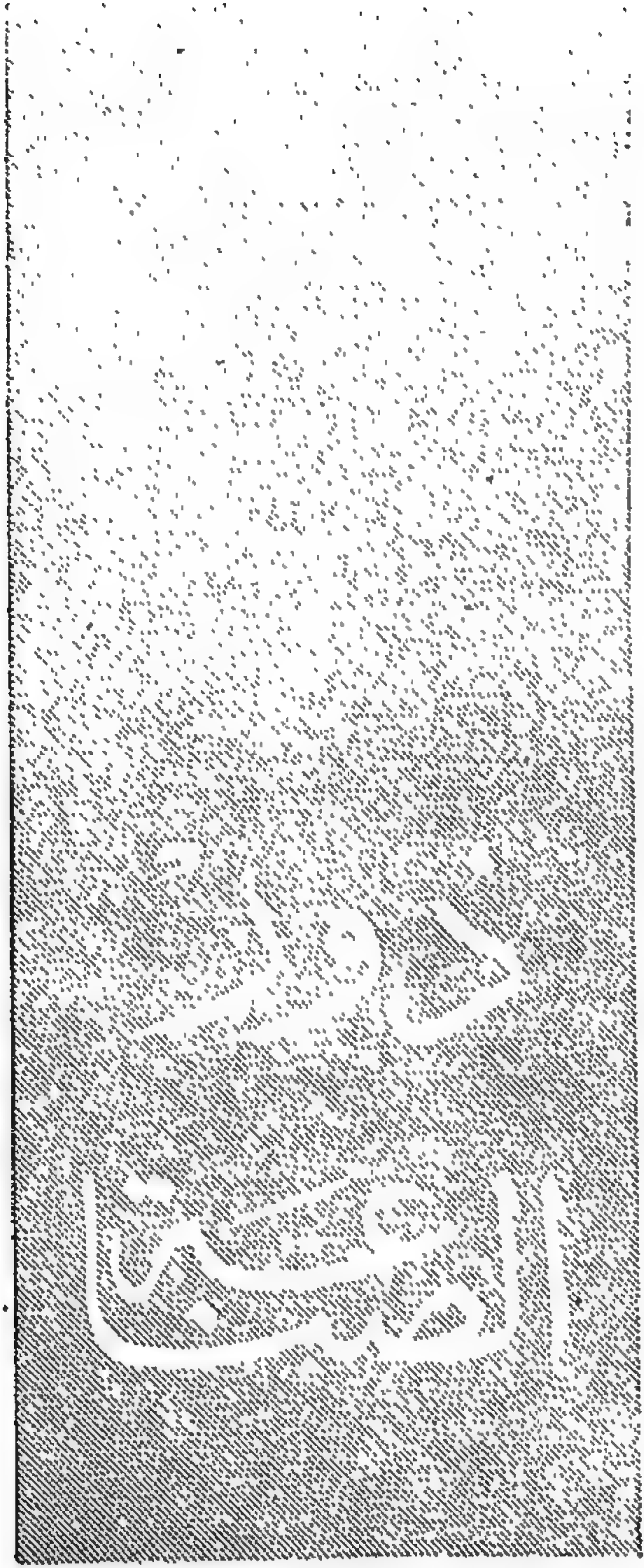
(٤) المقريزى : جـ١ ص ٣٥٥ كنوز الفاطميين ص ٦٥ .

(٥) المقريزى جـ١ ص ٤٢٥ .

وأوصافها (انظر لوحة رقم ٣١) . ففى الحملة التى شنها الأسطول المصرى على قبرص سنة ١٢٧٠ م ، فى عهد السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقدارى، يقول المقريزى [١] . « واستدعى شوانى الثغور الى مصر فبلغت زيادة على أربعين قطعة سوى الحراريق والطرائد ، فانها كانت عـدة كثيرة ، وذلك فى شـوال سنة تسع وستين وستمائة ، ثم سارت تريد قبرص ، وقد عمل ابن حسـون رئيس الشوانى فى أعلامها الصـلبان (انظر لوحـة رقم ٤٩) يريد بذلك انها كانت تخفى اذا عبرت البحر على الفرنج حتى تطرقهم على غفلة ، فكره الناس منه ذلك » . يستفاد من رواية المقريزى أن أعلام الصليبيين كانت تضع الصليب شارة لها ، وليس بمستبعد أن تكون أعلام المسلمين ابان الحروب الصليبية تزان بالهلال الى جانب شارات أخرى فرعية .

---

(١) المقريزى ج٢ ص ١٩٤ .



وما دمنا قد تكلمنا عن الأسطول المصرى ، فمن الواجب بل من الضرورى أن نتناول بالبحث والدراسة دور الصناعة التى قامت بتصنيع هذا الأسطول الذى كتب له النصر فى معظم المعارك التى خاضها . وقد أطلق العرب أسماء عدة على المصانع البحرية ، فقد عرفت فى أوائل العصر الاسلامى باسم (دور الصناعة) . واطلاق لفظ الصناعة دون تخصيص على صناعة السفن ليدل دلالة واضحة على مبلغ اهتمام الدولة الاسلامية بالقوى البحرية ، ولذا فقد أصبحت الصناعة لديها ، تعنى فى المقام الأول صناعة السفن والأساطيل . ولما اتصل الفرنج بالعرب عن طريق الأندلس فى المغرب وفى الحروب الصليبية فى الشرق ، وتأثروا بمدنيتهم اقتبسوا عنهم فيما اقتبسوه من هذه الألفاظ ، هذا اللفظ فقال الأسبان (Darcinah) وأخذتها عنهم سائر اللغات الأوربية فتقلبت بالنحت حتى صارت (Arsenal) ثم عاد العرب فأخذوها عن الأسبان (Tarsanah) وظنوها تركية فعربوها الى (ترس خانة) أو ترسانة . ويضيف جرجى زيدان فيقول ، أن لفظ ادميرال (Admiral) أخذ عن « أمير البحار » العربية [1] .

---

(١) جرجى زيدان : تاريخ التمدن الاسلامى ج ١ ص ١٦١ .

ويرى ابن خلدون أن العرب اعتمدوا فى أول أمرهم على أبناء الأمم التى خضعت لسلطانهم ممن كانت لهم دراية بالبحر وثقافته فى بناء السفن والأساطيل. وقد كانت مصر بطبيعة الحال من أولى تلك الأمم ، فمن المعروف أن أكبر صناعات مدينة الاسكندرية قبيل الفتح العربى ، كانت صناعة بناء السفن ، اذ كانت الاسكندرية أكبر أسواق العالم ، وأكثر ثغوره ازدحاما وحركة بالتجارة الواردة اليها من البحر الأحمر عن طريق القلزم (السويس) ومنها تحمل فى ترعة تراجان الى مدينة منف على نهر النيل ، ومن منف تنحدر بها السفن فى النيل الى ميناء الأسكندرية حيث كانت تصدر الى جميع موانى البحر الأبيض المتوسط . ومثل هذه التجارة العظيمة لابد لها من عدد كبير من السفن . ولما كانت مصر خلوا من موارد الخشب الذى يصلح لصناعة السفن ، فقد كانت تستورده من بلاد الشام وغيرها من البلدان المنتجة لهذا النوع من الخشب ، ثم تقوم بصناعته فى مدينة الاسكندرية . وفضلا عن ذلك، فان مصر تنبت نوعا من الكتان تصلح أليافه صلاحية تامة لعمل الحبال وأدوات السفن ، فقد قال ابن الفقيه [1] « ومن عجائب مصر نوع من الكتان اسمه (الدقس) كانت تصنع منه حبال السفن وكانت تسمى (القرقس) » . ويصف سيبوس [2] فى تاريخه احدى السفن التجارية التى صنعت فى الاسكندرية فيقول « انها كانت تحمل عشرين ألف مد (٤٠٠٠ أردب) ». ويعلق بتلر [3] على حمولة هذه السفينة فيقول « ان أحدا من المؤرخين لم يذكر أن حمولة السفينة كانت فذة ، مما يدل على أن صناعة مثل هذه السفن ذات الحمولة الكبيرة كان شيئا عاديا بالنسبة للسفن التى كانت تصنعها مدينة الاسكندرية » (انظر لوحة رقم ٧٥) .

والى جانب السفن والأسطول التجارى ، كانت مصر تصنع كذلك السفن الحربية لها وللدولة البيزنطية ، وقد ترك لنا (Sebeos) وصفا مسهبا على جانب

---

(١) ابن الفقيه : كتاب البلدان جـ٥ ص٦٦ .

(٢) Sebeos :Translation by Conybeare, P. 82.

(٣) فتح مصر ص ٨٣ .

عظيم من الأهمية للسفن المصرية التى أرسلت لغزو بزنطة فى عهد معاوية ، جاء فيه أن عدد السفن الكبرى ثلثمائة ، كل منها يحمل ألف رجل ، وعدد الطرادات خمسة آلاف كل منها يحمل مائة رجل » ويضيف سيبوس فيقول ، « ان السفن الحربية كانت مزودة بآلات القذف التى تتكون من المجانيق وآلات رمى الحجارة وبالأبراج العالية التى تستعمل فى تسور صرح الأسوار المحصنة » .

ولقد كان لانتصار الأسطول المصرى فى موقعة (ذات الصوارى) سنة ٣٥ هـ سنة ٦٥٤ م أكبر الأثر عند العرب فى تأمين سلامة شواطئهم على البحر الأبيض المتوسط ، كما جعلتهم يدركون أنهم قد أصبحوا قوة بحرية لها خطرها ، وأن الموقف الجديد أصبح يحتم عليهم الفصل فى سيادة ذلك البحر وانتزاعه نهائيا من قبضة الروم . ومن ثم فقد أصبح بناء دور لصناعة الأساطيل ضرورة لا مفر منها ، ولذلك فقد بدأ معاوية سياسته البحرية بتقوية الثغور البحرية فى مصر والشام ، كما وجه اهتماما خاصا الى دور الصناعة لانتاج السفن الحربية وغيرها من المراكب الخاصة بنقل المؤن والعتاد .

وأنشئت فى مصر أول دار لصناعة السفن فى العصر الاسلامى سنة ٥٤ هـ/ ٦٧٤ م فى عهد واليها مسلمة بن مخلد من قبل الخليفة معاوية بن أبى سفيان ، وكان مقرها جزيرة الروضة ، ولذا عرفت باسم « صناعة الروضة » . وقد أدت كثرة الغزوات التى شنها الروم على الثغور المصرية فى العصر العباسى الى اهتمام الخلفاء (بصناعة الروضة) ، ففى سنة ٢٣٨ هـ / سنة ٨٥٣ م ، أقلعت سفن أسطول الروم الى الشواطىء المصرية ، وصبت جام غضبها على مدينة دمياط ، ويقول المقريزى[١] « ولما كانت خلافة أمير المؤمنين المتوكل على الله ، وأمير مصر يومئذ عنبسه بن اسحق ، نزل الروم دمياط يوم عرفة من سنة ثمان وثلاثين ومائتين فملكوها وما فيها وقتلوا بها جمعا كثيرا من المسلمين وسبوا النساء والأطفال » ويضيف المقريزى[٢] « فوقع الاهتمام من ذلك الوقت بأمر الأسطول وصار من أهم ما يعمل فى مصر ، وأنشئت الشوانى برسم الأسطول وجعلت الأرزاق لغزاة

---

(١) المقريزى جـ١ ص ٣٤٦ .

(٢) المقريزى جـ٢ ص ١٩١

البحر ، كما هى لغزاة البر وانتدب الأمراء له الرماة فاجتهد الناس بمصر فى تعليم أولادهم الرماية وجميع أنواع المحاربة ، وانتخب له القواد العارفون لمحـاربة العدو ، وكان لا ينزل فى رجال الأسطول كسلان أو جاهل بأمور الحرب . هذا وللناس اذ ذاك رغبة فى جهاد أعداء الله واقامة دينه ، لا جـرم انه كان لخـدام الأسطول حرمة ومكانة ولكل أحد من الناس رغبة فى أن يعد من جملتهم فيسعى بالوسائل حتى يستقر فيه » .

ويفهم من العبارة التى أوردها المقريزى من أنه « قد حصلت الأرزاق لغزاة البحر كما هى لغزاة البر » انه قد أصبح لمصر فى العصر العباسى فى القرن الثالث الهجرى جيش بحرى ثابت له رواتب ثابتة مثل الجيش البرى ، كما أصبح لا ينضم الى جنود الأسطول الا المدربون العارفون بأمور الحرب ، وهذا يقتضى بطبيعة الحال تخصيص مبلغ ثابت للانفاق على « دور الصناعة » .

وقد ساعدت الأحداث السياسية فى مصر على الاهتمام بالأسـطول ودور الصناعة فقد قامت فيها ولاية مستقلة عن الخلافة العباسية فى بغداد اسـتقلالا اسميا ، على يد أحمد بن طولون الذى ولى شئون مصر سنة ٢٥٤ هـ / ٨٦٨ م . وبادر أحمد بن طولون الى دعم قوته البحرية ليدفع عن نفسه وعن ولايته محاولات الخلافة العباسية استرداد نفوذها المطلق ، ومن ثم اهتم بشئون أسطول مصر ، فجدد بناء (دار صناعة الروضة) كما دب النشاط فى القواعد البحرية فى دمياط وتنيس والاسكندرية . وقد وصف المقريزى[1] الأسطول المصرى فى عهده بقوله « بنى ابن طولون أسطولا يتألف من مائة مركب حربية سوى ما يضاف اليها من العلابيات والحمائم والعشاريات والسنابيك والزوارق وقوارب الخدمة » .

قال ابن اياس [2] « حدث أبو كامل شجاع بن أسلم الحاجب قال : لما أطلقنى أحمد بن طولون الزمنى دار الصناعة فدعانى يوما فقال لى : كل ما تعمل لى من العدة يكتفى فيه بالقليل ، مع تقدم هيبتى فى صـدور الناس ، الا المراكب فان البحر لا يهابنى ولا يخاف ثورتى وليس يعمل فى البحر الا الوثاقة ، والجودة فى

(١) المقريزى جـ١ ص ٣٢٢ .

(٢) ابن اياس : بدائع الزهور فى وقائع الدهور جـ١ ص ١٨٥ .

الصنعة ، وتقديم الاحسان ، فقدم الحزم فى الاحتياط والاستزادة والانفاق على المراكب . فتسلم بعون الله عز وجل وتوفيقه من معرة البحر » .

وفى منتصف القرن الرابع الهجرى عنى محمد بن طنج الاخشيدى سنة ٣٧٣ هـ سنة ٩٣٧ م بانشاء المراكب الحربية ، فنقل جزءا من دار صناعة السفن من جزيرة الروضة الى الفسطاط فى دار عرفت باسم « صناعة السفن [١] » . وغدت السفن الحربية والتجارية تصنع فى دار صناعة مصر تارة وفى دار صناعة الجـزيرة تارة أخرى . وكانت هذه الصناعة بساحل مصر القديمة ، ويعرف موضعها بدار خديجة بنت الفتح بن خاقان زوجة أحمد بن طولون . فقد رأى الاخشيد من الوجهـة العملية أنه يحول بينه وبين صناعة الروضة الماء ، فاختار الفسطاط مكانا لدار صناعة مصر . وما زالت دار صناعة مصر عامرة حتى سنة ١٣٠٠ م حتى تحولت أرضها الى بستان عرف ببستان ابن كيسان [٢] ثم بستان الطواشى .

ويقول المقريزى ، « وكان بهذه الصناعة ديوان العمائر ، وقد أنشأ الوزير المأمون [٣] هذه المنظرة والصناعة التى فيها ولم تزل الى آخر الدولة ودهليزها ممدود بمصاطب مفروشة بالحصر العبدانى بسطا وتأزيرا » . ويضيف المقريزى [٤] فيقول « قال ابن المأمون : كانت جميع مراكب الأساطيل ما تنشأ الا بالصناعة التى بالجـزيرة ، فأنكر الوزير المأمون ذلك وأمـر بأن يكون انشـاء الشـوانى وغيرها من المراكب النيليـة الديوانيـة بالصـناعة بمصر وأضـاف اليهـا دار الزبيب ، وأنشأ المنظرة بها وكتب عليه اسمه وقصد بذلك أن يكون حول الخليفة يوم تقدمه الأساطيل ورميها ، بالمنظرة المذكورة وأن يكون ما ينشأ من الشوانى والشلنديات فى الصناعة بالجزيرة » . وقال ابن الطوير [٥] « الخدمة فى ديوان الجهاد ، ويقال له ديوان العمائر ، وكان محله بصناعة الانشاء بمصر للأسطول

---

(١) العيون الدعج فى حلى بنى طغج ص ١٣٩ .

(٢) المقريزى جـ٣ ص ١٩٧ .

(٣) الوزير مأمون البطائحى فى عهد الخليفة الآمر بأحكام الله الفاطمى .

(٤) المقريزى جـ١ ص ٤٨٢ .

(٥) المقريزى جـ١ ص ٤٨٢ .

عشاريا ويليها عشرون ديماسا منها عشرة برسم خاص الخليفة أيام الخليج وغيرها والمراكب الحاملة للغلات السلطانية والأحطاب وغيرها . وكانت تزيد على خمسين ولكل منها رئيس ونواتى لا يبرحون ، ينفق فيهم من مال هذا الديوان وبقية العشاريات والدواميس برسم ولاة الأعمال المميزة فهى تجر لهم وينفق فى رؤسائها ورجالها أينما كانوا من مال الديوان » .

وكانت محاولة الروم الاستيلاء على بيت المقدس دافعا قويا وسببا مباشرا فى انشاء الخليفة المعز لدين الله دارا لصناعة السفن بالمقس بالاضافة الى الدارين السابقتين بجزيرة الروضة وبالفسطاط . « والمقس [1] ضيعة كانت تعرف باسم أم دنين واقعة على ساحل النيل ، وقد جعلها المعز مرفأ صناعيا ، وأنشأ بها الخليفة الحاكم جامع المقس » وقد عرفت فى أول الأمر باسم (المكس) [2] لاقامة صاحب المكس والعشار بها ثم قلبت (الكاف) قاف فقيل المقس . وقد وصفها المؤرخ المصرى ، عز الملك المسبحى ، بقوله « انه بنى فيها ستمائة مركب ، وانه لم ير مثلها فيما تقدم كبرا ووثاقة وحسنا » وقال فى هذا المعنى ابن أبى طيى فى تاريخه عند ذكر وفاة المعز لدين الله « انه أنشأ دار الصناعة التى بالمقس وأنشأ بها ستمائة مركب لم ير مثلها فى البحر على ميناء » .

ويقول المقريزى [3] « وكانوا يحتفلون باقلاع الأسطول الى الغزو احتفالا شائقا يحضره الخليفة فيجلس فى منظرة معدة له على ساحل النيل بالمقس هو والوزراء للوداع ، ثم تجىء القواد بالمراكب من مصر الى هناك للحركات فى البحر بين يديه وهى مزينة بأسلحتها ولبوسها ، وفيها المنجنيقات ، تلعب فتنحدر وتقلع بالمجاديف كما يفعل فى لقاء العدو بالبحر » .

وقد حدث سنة ٩٩٦ م أن أمر الخليفة العزيز بالله باعداد أسطول فى دار الصناعة بالمقس للهجوم على قواعد الروم المجاورة للشام ، ولكن ما كادت دار الصناعة أن تفرغ من بناء السفن حتى شبت فيها النار فأحرقت معظم قطع الأسطول .

---

(١) ياقوت جـ٣ ص ١٢٢ .
(٢) المكس : هى الدراهم التى كانت تؤخذ من بائعى السلع فى الأسواق .
(٣) المقريزى جـ٢ ص ٣٦٨ .

واتهم الخليفة تجار الروم وعملائهم من مدينة (أمالفى) بتدبير الحـادث ، ولا سيما أنهم يقيمون فى أحد الفنادق المجاورة لدار الصناعة ، واعترف الروم بجريمتهم وغادروا البلاد مطرودين . ولكن حالة مصر الاقتصادية ، وكذا قوة استعدادات دور الصناعة المصرية لم تتأثر بهذا الحادث الطارىء ، اذ أمر الخليفة العزيز بالله بجمع الأخشاب من سائر أنحاء البلاد وبناء أسطول آخر [1] .

فلما انتقلت السلطة الى صلاح الدين الأيوبى ، خص الأسطول بكامل عنايته وأفرد له ديوانا خاصا أسماه « ديوان الأسطول » وأقر له ميزانية خاصة من خراج الفيوم وأعمالها وكثير من البلدان مثل بهتيم والأميرية وأوسيم ، ونصب على رأس الديوان أخاه الملك العادل أبا بكر محمد بن أيوب [2] . كذلك اهتم اهتماما بدور الصناعة الموجودة بالموانى والثغور التى تقع على البحر الأبيض المتوسط ، وذلك لقربها من ميدان القتال فى بلاد الشام . ويقول ابن مماتى « انه كان بمصر حتى آخر القرن السادس الهجرى ، ثلاث دور لصناعة السفن بمصر والاسكندرية ودمياط . وكانت صناعة العمائر فيها تنشىء المراكب ولها مستخدمون يستدعون لما يحتاج اليه ، ويطلق لهم المال والأصناف ويسترفع منهم الحسابات وفيها ما يباع من حطام وغيره [3] » . ويضيف ابن مماتى « كذلك كانت هناك صناعة العمائر فى ثغر الاسكندرية ، لها مستخدمون يستدعون ما تحتاج اليه ، ويقومون بتجهيز سفن الأسطول » .

ولأهمية الاسكندرية فقد تعرضت كثيرا لغارات الأعداء وهجماتهم مما حمل أهلها على تحصينها برا ببناء الأسوار وبحرا بنصب الأبراج على مينائها واقامة المآصر بينها . والمآصر هى سلاسل [4] ضخمة من الحديد كانت تعترض الميناء فتحده من جهة البحر ، وكان يرسخ أحد أطرافها فى صخرة مرتفعة مشرفة على جانب الميناء ويربط طرفها الآخر بقفل محكم الصنع ، يوضع داخل برج مطل على

---

(١) المقريزى جـ٢ ص ٣٦٩ .
(٢) المقريزى جـ٣ ص ١٩٤ .
(٣) ابن مماتى ص ٢٤٠ .
(٤) القلقشندى : صبح الاعشى جـ٢ ص ١٣٧ .

الميناء من جهته الثانية ، ويجلس فى البرج شخص يطلق عليه اسم (صاحب القفل) عنده الأمر والنهى فى خروج السفن من الميناء ودخولها اليه ، فيعمـل على رفع السلسلة أو على خفضها . وكانت الضرائب والعشور تجبى عند هذه المآصر على كل مال أو طعام أو حيوان أو غير ذلك مما يدخل البلاد أو يخرج منها .

ويقول المقريزى [1] « وكانت بميناء دمياط دار صناعة لانشاء السفن يديرها أهل خبرة فى هذا الفن » ويضيف عن سلسلة ثغر دمياط أيام صلاح الدين فيقول « ان برج دمياط كان برجا منيعا فيه سلاسل من حديد غلاظ تمد على النيل لتمنع المراكب الواصلة فى البحر المالح من الدخول الى ديار مصر فى النيل » .

وهكذا نرى أنه كان بمصر فى العصر الاسلامى خمس دور لصناعة السفن، وهى صناعة الروضة ، وصناعة مصر ، وصناعة المقس ، وصناعة الاسـكندرية وصناعة دمياط .

---

(١) المقريزى جـ٢ ص ١٩٥ .



واتماما للفائدة رأيت أن أتناول فى ايجاز نشأة القانون البحرى فى العصور القديمة والعصر الوسيط ، فليس من شك فى أن القانون البحرى قديم قدم الملاحة البحرية ذاتها ، الا أنه شأن أى قانون آخر أخذ يتطور بتطور البيئة التى يحكمها.

ويعتبر البابليون أول من عرف القرض البحرى سواء على السفينة (Bottomny) أو على البضاعة (Respondentia) ، اذ ورد فى قانون حمورابى سنة ٢٢٥٠ ق . م نص يتضمن فى شكل بدائى العناصر الجوهرية [١] . ولما كان الفينيقيون على اتصال تجارى مع البابليين ، كما كانوا على درجة كبيرة من التقدم فى الملاحة ، فقد نقلوا عقد القرض البحرى عند البابليين بعد تطوره وتعديله بما يلائم احتياجاتهم الخاصة [٢] . ومن أهم القوانين البحرية التى وضعها الفينيقيون فى جزيرة رودس حيث استقروا ، هو قانون الالقاء فى البحر ، الذى يعتبر أصلا

---

(١) Trenerry : The Origin & Earlgy History of Insurance, P. 45.

(٢) محمود سمير الشرقاوى : الخطر فى التأمين البحرى ص ٢٠ .

لفكرة الخسارات المشتركة والذى يقضى بأن يشترك الأطراف المعنية فى الخسارة التى تحدث نتيجة القاء بعض البضائع فى البحر لتخفيف حمولة المركب وانقاذها . وعن الفينيقيين أخذ الرومان هذا القانون الذى عرف عندهم (LexRhodia de Jactu)(١) كما تأثر الأغريق بقانون رودس وساروا على هديه . وقد أضاف الرومان بعض القواعد الخاصة بالقانون البحرى أبرزها ما عرف بدعوى الغير قبل مالك السفينة (Actio exercitoria) (٢) وبمقتضاها يستطيع الغير الذى تعاقد مع الربان أن يرجع مباشرة على مالك السفينة على الرغم من مبدأ عدم جواز النيابة فى التصرفات القانونية (٣) .

على أن عناصر القانون البحرى بالمفهوم الحديث لم تنشأ الا فى العصور الوسطى نتيجة للحروب الصليبية التى ظهرت على مسرح الأحداث فى حوض البحر الأبيض المتوسط منذ القرن الحادى عشر ، وقد أدى هذا بدوره الى انتعاش الملاحة البحرية بسبب نقل الجنود والمؤن بين غرب البحر الأبيض المتوسط وشرقه . وترتب على هذا نشأة تقاليد وعادات بحرية فى مدن ايطاليا البحرية مثل جنوه والبندقية ، وقد دونت تلك التقاليد والعادات البحرية ومن ثم أصبحت عرفا يتعامل به دوليا فى ذلك الوقت . ومن أهم وأشهر تلك التقاليد البحرية المدونة مجموعة قواعد أوليرون (Les Rôles d'Oléron) وقنصلية البحرية (Le Consulat de la mer) ومرشد البحر (Le Guidon de la mer) (٤) .

أما عن قواعد أوليرون ، فمن المرجح أنها ترجع الى القرن الثانى عشر الميلادى وقد أخذت اسمها من جزيرة اوليرون التى تقع فى المحيط الاطلسى بالقرب من الشاطىء الغربى لفرنسا . وقد قننت هذه القواعد القضاء البحرى الذى استقر فى الموانى الفرنسية المطلة على المحيط الأطلسى ، فقد وجدت بهذه الجزيرة محكمة بحرية قام احد الموثقين بها بتدوين أحكامها ، ثم امتد سلطان تلك القواعد خارج الجزيرة الى البلاد الواقعة على ساحل المحيط وبحر الشمال .

---

(١) محمود سمير الشرقاوى : القانون البحرى ص١٠ .

(٢) La Revue :Insternational du droit maritime (1885)

(٣) مصطفى طه : أصول القانون البحرى رقم (٢٩) سنة ١٩٥٢ .

(٤) Riprt (G) :Précis de droit maritime 7th ed. No. (10).

وقنصلية البحرية كان لها نفس أهمية قواعد اوليرون ، وانما فى حـوض البحر الأبيض المتوسط وسميت كذلك نسبة الى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم فى برشلونة ، ومن المرجح أنها دونت فى القرن الرابع عشر باللغة المحلية لأهل برشلونة . ووضعت مجموعة مرشد البحر فى مدينة روان (Rouen) بشمال فرنسا فى القرن السادس عشر والتى أرست لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحرى[1] ، والذى أغفلته المجموعتان السابقتان .

ولما تحققت لفرنسا الوحدة الشاملة فى القرن السابع عشر وأصبحت السلطة المركزية تتمتع بسلطان مطلق ، اتجه الرأى الى توحيد القانون فى المملكة كلها وبذلك ظهر أول تقنين بحرى فى عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير (Colbert) سنة ١٦٨١ م عرف باسم أمر البحرية (Ordonnance de la marine) ، وقد تناول فقهاء القرن الثامن عشر هذا الأمر بالشرح والتعليق .

أما فى البلاد الاسلامية فالى جانب معرفتهم بالقوانين والعادات والتقاليـد الدولية ، كانت لهم قوانين وعادات وتقاليد خاصة بهم تعتمد فى أساسها على القرآن الكريم والسنة النبوية الشريفة والأمر بالمعروف والنهى عن المنكر . وقد وجدنا الكثير من هذه القوانين والتقاليد فى كتب الحسبة ، التى لم تترك صغيرة ولا كبيرة فيما يختص بالبحرية الا أحصته وبينت أوجه الصواب فحثت عليه وأوجه الشر أو الضرر فنهت عنه . فقد جاء فى مخطوطة الحسبة للامام محمد بن محمد بن أحمد المعروف بابن الاخوة القرشى[2] فى الباب الخاص بربان السفن وأصحاب المراكب، ما يلى « يؤخذ على أصحاب السفن والمراكب ألا يحملوها فوق العادة خوف الغرق ، كذلك يمنعهم من السير وقت هبوب الرياح واشتدادها ، واذا حملوا فيها النسوان والرجال حجز بينهما » .

وجاء فى مخطوطة « نهاية الرتبة فى طلب الحسبة لابن بسام[3] ما ينبغى على صانعى السفن والمراكب من نجارين وقلافطة وخلافه ، عمله والأخذ به فقد قال

---

(١) Paul Coissin : Institutions militaires et navales, P 27.

(٢) مخطوط الحسبة الباب (٥٤) ص ١٢٢ (مخطوطة رقم بمتحف الفن الاسلامى)

(٣) مخطوط نهاية الرتبة فى طلب الحسبة الباب (٦٥) ص ٥٩ ، ٦٠

« ينبغى أن يشرف عليهم عريف ثقة ثم ان هؤلاء النجارين والقلافطة يأخذون فى الصناعة المعمورة [1] بالعز الدائم من السلطان عزه الله تعالى [2] » ثم هو ينهى نقابات نجارى المراكب والقلافطة وغيرهم من صناع السفن من الاتحاد والتكتل للأضرار بالناس وأصحاب السفن فيقول « ثم يشترطون على أرباب المراكب ويأخذون عما شاءوا أجرته درهما واحدا خمسة دراهم فاذا امتنع عليهم أحد تركوه وانصرفوا عنه وحلفوا أنهم لا يعملون الا بزيادة عما قرروه فى الأول فيرجع اليهم للضرورة لأنهم عصبة لا يخالف بعضهم بعضا » . ثم هو بعد ذلك يشير الى تشريع دينى ورد فى السنة النبوية وهو تحريم شركة الأبدان فيقول « فهم فى هذا أول شيء خالفوه ، خالفوا سنة رسول الله صلى الله عليه وسلم لأنه حرم شركة الأبدان ، وهم فى ذلك يشيعون على السلطان بالكذب لأنهم يذكرون للناس أنهم يعملون فى الصناعة عملا يساوى فوق أجرتهم أضعاف ما يأخذون (كذا) فينبغى ألا يمكنوا من الشركة لأنها حيف ومضرة على أرباب المراكب فينبغى أن يحلفوا جميعا على ترك هذه الشركة ، ويشهر هذا الأمر بالحرس فى كل السواحل ، ويعملوا لساير الناس (صحتها ويعلم سائر الناس) كما يعمل نجارو (كذا) الدور وغيرهم من الصناع وكذلك القلافطة من غير أن يحف على الجهتين ومن خالف أدب » .

ولم يكتف المحتسب بمراقبة الربابنة وأصحاب السفن وصانعى المراكب من نجارين وقلافطة فحسب ، بل عنى كذلك عناية خاصة بالمراصد والمراقب وذلك لأهميتها البالغة فى ارشاد السفن وهوايتها ، ولذلك فقد حتم عليها أن تراعى الأوامر [3] الآتية ، « ينبغى أن يتقدم الى متولى المراقب على البحر الملح ورصده البحار ويأمرهم بالتهليل والتكبير والتوقيد للنار فى ليلة جمعة ، ليعلم أنه مستيقظ وعلى حذر ، فاذا رأى خيرا ولاح سبب ، ويتفقد ولم يغفل عن مراعاته نهارا كان أو ليلا ويراعى ذلك منهم ويتفقد سفينتهم فى المراقب ، فان جرى من أحد

---

(١) المقصود هنا بالصناعة المعمورة هى صناعة الأساطيل .

(٢) يفهم من هذه الجملة أنه على النجارين والقلافطة الذين يعملون فى صناعة الأساطيل أن يحصلوا أولا على ترخيص من السلطان أو من ينوب عنه وهذا يدل على مدى أهمية وخطورة هذه الصناعة .

(٣) نهاية الرتبة فى طلب الحسبة باب (٨٩) ص٧٢ .

نقص استبدل به غيره ، والصواب أن يسأل قوم من المتســورين وكذلك من المؤقتين ومن شاكلهم أن يذكروا الناس فى الأســواق بتأذين بالتهليل والتكبير والصلاة على النبى صلى الله عليه وسلم وعلى الأئمة وينهون الناس عما نهاهم الله من النجس والظلم لقوله عز وجل « ويل للمطففين » (الآية) فقد توافق هذا التحذير بالاقلاع عن الأضرار ويخشوا أيضا على اشتهار أمر الأعلام ، والمرضى فى منازلهم من المسلمين ليعدد (صحتها ليعضد) بعضهم بعضا ، لما فى ذلك من المثوبة والحسنة ، فقد لحقت شيوخا مستورين كانوا يسألون الأطباء عن الأعلا والمرضى فيخبرهم بأماكنهم فيمضون اليهم ويلاطفونهم ويعاونونهم بالملاطفــة والهدايا والأشربة والفواكه وغير ذلك » .

وقد ظلت مصر الاسلامية تعمل بالقوانين والأوامر التى تصدر فى كتب الحسبة وهى كما رأينا تقوم على القرآن والسنة وعلى ما انتهى اليه المجتهدون من الأئمة ، حتى كان القرن التاسع عشر ، حيث وضع قانون تجارى بحرى جديد سنة ١٨٨٣ ، هو فى الواقع عبارة عن ترجمة ركيكة لقواعد الأمر الملكى الفرنسى [1] الصادر فى عهد لويس الرابع عشر سنة ١٦٨١ م .

---

(١) القانون البحرى ص ١٢ .

الباب السّابع

أنواع السّفن وأسماؤها

كانت السفن والمراكب أنواعا تتفاوت شكلا وجرما وقوة ، فمنها الحربية ومنها التجارية ومنها ما هو للرحلة والنزهة فقط . وقد زخرت كتب مؤرخى العرب وغيرهم فى العصور القديمة والوسطى ، وأسفار الرحالة والمستكشفين بمئات من أسماء السفن والمراكب ، كما حظيت لغة العرب وأشعارهم بالكثير من أسماء السفن وأدواتها ، مما يؤكد خبرتهم الواسعة بركوب البحر ووسائله .

فقد جاء فى وصفها « ولا تنس الجوارى والمنشآت فى البحر كالأعلام ، التى تسبق عند طياب الريح مفوقات السهام ، واعجابها بغربانها البحرية وحراقاتها الحربية وشوانيها وهول مبانيها وجلال شكلها وجمال معانيها ، تبـــدو موشاة بالنضار الأحمر ، منقشة باللون الأفخر ، فهن كالأرقم المنمر ، أو كمتلون الثمر ، أو الطاووس الذكر ، أو الناوس لبنى الأصفر ، معمرة بيأس الحديد والأحجار ، محمولة على سبح الماء التيار مشحونة بالرجال ، منصورة عند القتال مصونة بالمجن والنبال ، تبرز مذكرة بالآية النوحية وتضمن احراز الهمة العلية الفتحية حصون أمنع من أعز قلاع ، تطير اذا فتح لها جناح القلاع ، فتسبق وفد الريح عند

الاسراع ، وتفوق سرعة السحاب عند الاتساع ، فهى مع العقبان فى النيق حوم ، وهن مع البنيان فى البحر عوم [1] » .

وكانوا فى بعض الأحيان يضعون أوصافا لتلك المراكب تميزا لها وفى الأعم الغالب كانت تترك دون اشارة . لذلك رأيت اتماما للفائدة أن أجمع أسماء السفن والمراكب من المراجع العربية والأجنبية قدر المستطاع ، فى ترتيب أبجدى ، ثم أقوم بوصفها وصفا يمكن تصوره ، مع توضيح بالصور المنقولة من المخطوطات والرسوم المنقوشة على الآثار :

١ ـ ابكترا (Epaktra) [2] يطلق هذا الاسم على سفن الصيد عند الفينيقيين وقد استعملت فى أغراض أخرى غير ذلك وخاصة وقت الحرب وقد ظلت مستعملة حتى العصور الوسطى وخاصة فى الحروب الصليبية [3] .

٢ ـ اجفان : من المراكب النهرية المستعملة فى الصين ، ويقول ابن بطوطة [4] « وركبت النهر فى مركب يشبه (أجفان) بلادنا الغزوية ، الا أن الجذافين يجذفون فيه قياما ، وجميعهم فى وسط المركب ، والركاب فى المقدم والمؤخر . ويظللون على المركب ثيابا تصنع من نبات ببلادهم يشبه الكتان وليس به ، وهو أرق من القنب » وكانت الأجفان تستعمل كذلك فى سيلان بكثرة ، فيحدثنا ابن بطوطة عن سلطان سيلان فيقول « رأيت مرة وأنا بالمعبر (مدينة بسيلان) مائة مركب من مراكبه (يعنى مراكب السلطان) ، بين صغار وكبار ، وصلت الى هنالك ، وكان بالمرسى ثمانية مراكب للسلطان للسفر الى اليمن ، فأمر السلطان بالاستعداد وحشد الناس لحماية (أجفانه) [5] » .

---

(١) المقريزى : ج ١ ص ٣٧٠ .
(٢) Cecil Torr : Ancient Ships, P. 105.
(٣) Aulus Gellius, X, P 25.
(٤) رحلة ابن بطوطة ج ١١ ص ٤١٨ .
(٥) ابن بطوطة ج ١٠ ص ٣٩٥ .

٣ ـــ اعزارى : سفينة صغيرة من سفن الأسطول المصرى مخصصة لحمل المؤن والازواد ، ويقول ابن مماتى[1] « ان الاعزارى مع توابع الأسطول تحمل فيه الازواد » .

٤ ـــ أعوادى : جمعها اعواديات ، وهى من السفن الصغيرة التابعة للأسطول المصرى .

٥ ـــ اكتوارى (Actuarioe) [2] قسمت الشعوب القديمة السفن ثلاثة أقسام رئيسية ، سفن للحرب ، وتمتاز بطولها ، والسفن التجارية وتكون مستديرة ، أما القسم الثالث فسفن صغيرة وسط بين القسمين الأولين من حيث الطول والاستدارة وسفن الاكتوارى من النوع الثالث . (انظر لوحة رقم ١٠ ، ١١) .

٦ ـــ الاهورة : هى من أسماء السفن التى أخذها العرب عن الهند بعد الاسلام وقد وصفها ابن بطوطة[3] عند ذكر سفره فى نهر السند فقال « وكان للفقيه علاء الملك فى جملة مراكبه مركب يعرف بالاهورة ، وهى نوع من الطريدة عندنا ، الا أنها أوسع منها وأقصر . وعلى نصفها معرش من خشب يصعد له على درج ، وفوقه مجلس مهيأ لجلوس الأمير . ويجلس أصحابه بين يديه ، ويقف المماليك يمنة ويسرة ، والرجال يجدفون ، وهم نحو أربعين . ويكون مع هذه الاهورة أربعة من المراكب عن يمينها ويسارها ، اثنان منها فيهما مراتب الأمير ، والآخران فيهما أهل الطرب » .

٧ ـــ الأمدة : هى السفينة المشحونة [4] ، وهى من توابع الأسطول التجارى، تسير بالمجاديف فى المياه الضحلة وبالشرع فى المياه العميقة والمحيطات.

٨ ـــ الابريق (Brick) ويسمى أيضا بريجة [5] ، مركب من مراكب الأسطول

---

(١) قوانين الدواوين ص ٣٤٠ .

(٢) محمد ياسين الحموى : الأسطول العربى ص ٤٥ البحرية المصرية ص ١٢٦

(٣) رحلة ابن بطوطة ج ٧ ص ٢٦٦ .

(٤) الاسطول العربى ص ٤٥ البحرية المصرية ص ١٢٦ .

(٥) البحرية المصرية ص ٢٦٣ .

المصرى فى القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، وهو من قطع الأسطول الخفيفة فهو يحمل (٢٢) مدفعا من الظهر ، وتبلغ حمولتها (٤٠٠) طن .

٩ — البارجة : أول من بنى هذا النوع من السفن هم الهولانديون ، ثم عم استعمالها فى كل دول أوروبا . وتتكون البوارج من هيكل مسطح مستو ، ولذلك فقد كان الهولانديون يستعملونها فى الأعمال [1] الحربية . والبارجة معربة عن الكلمة الهندية (بيرة) بمعنى السفينة الحربية الكبيرة، ثم استعملها العرب كصفة ، فقالوا سفينة بارجة [2] أى سفينة كبيرة مكشوفة ، وجاء فى المخصص « البارجة سفينة من سفن البحر تتخذ للقتال ، وتقول : ما فلان الا بارجة ، تريد أنه جمع فيه الشر . وقد ذكر البلاذرى البوارج فى مواضع عدة فى فتوح البلدان عند كلامه عن غزو المسلمين فى بلاد الهند . وذكرها الطبرى [3] فى حوادث سنة ٢٥١ هـ فقال : « ولخمس بقين من صفر دخل من البصرة الى بغداد عشر سفائن بحرية تسمى البوارج فى كل سفينة اشتيام ، وثلاثة نفاطين ونجار وخباز، وتسعة وثلاثون رجلا من الجذافين والمقاتلة ، فيكون بذلك فى كل سفينة خمسة وأربعين رجلا » .

١٠ — باريدس (Barides) [4] يطلق هذا الاسم على السفن التجارية النهرية وخاصة التى تسير فى نهر النيل . والكلمة مأخوذة من الكلمة المصرية (baair bari & barit) . وقد أطلق الرومان كلمة باريدس على السفينة التى كانت تركبها كليوباترة فى موقعة اكتيوم سنة ٣١ ق.م .

١١ — برستيز (Pristes) [5] بدأ استعمال هذا النوع من السفن فى الأسطول الأغريقى فى القرن الثانى قبل الميلاد ، ومعنى الكلمة سمك

---

(١) البلاذرى : فتوح البلدان ص ١٦٣ .
(٢) القاموس المحيط .
(٣) المخصص ج ١٠ ص ٢٤ .
(٤) تاريخ الطبرى سنة ٢٥١ هـ .
(٥) Propertius, III, P 44.

القرش . وقد أطلق عليها هذا الاسم لأن تصميمها يشبه هذا النوع من السمك ، ولما زودت به من المجانيق فيما بعد ، وأصبحت تنقض على العدو كما ينقض سمك القرش على فريسته (انظر لوحة رقم ٢٤) .

١٢ — بريجنتين (Bregantini) (١) عبارة عن سفينة حربية صغيرة وخفيفة . وكان هذا النوع من السفن الحربية يستعمل فى بعض الأحيان لحمل بضائع على جانب عظيم من الأهمية ، أو نقل شخصيات بارزة . وفى العصور الوسطى تحول هذا النوع من السفن الى سفن شراعية يستعملها القرصان فى جولاتهم البحرية (٢) .

١٣ — البركوش أو المركوش (٣) ، من سفن الأسطول المصرى ، وهى من السفن الخفيفة ، فقد جاء فى قوانين الدواوين « ان الاعزارى من توابع الأسطول تحمل فيه الازواد ، والمركوش لطيف لنقل الماء لخفته يدخل على المواضع ويكون وسعه دون مائة اردب » .

١٤ — البطسة : (Nef ou Nave) (٤) وهى ضرب من مراكب البحر الكبيرة ، ومعنى بطسة باللغة الأسبانية مركب للحرب أو للتجارة وجمعها بطس وهى سفن عظيمة الحجم كثيرة القلوع ، قد يصل عدد الشرع فى البطسة الواحدة الى أربعين شراعا . وقد لعب هذا النوع من السفن دورا هاما فى أيام الحروب الصليبية ، فقد كانت البطس أشهر سفن الصليبيين ، فشحونها بالمجانيق والمقاتلة والأسلحة والذخيرة وسائر آلات الحرب والحصار . كما شحنوها بالأقوات والميرة ويعد محمولها بمئات الرجال ولها أسطح عالية وطبقات متعددة كل طبقة منها خاصة بفئة من الجيش يفرش بالبسط وغيره (٥) . وجاء فى أخبار البطس لابن شداد (٦) « أنها

---

(١) Polybios, XVII, P. I.

(٢) Naish : Ships & Shipbuilding, P. 471.

(٣) البحرية المصرية ص ١٢٦ .

(٤) ابن مماتى ص ٣٤٠ ، الأسطول العربى ص ٤٤ .

(٥) البحرية المصرية ص ١٢٣ ، الأسطول العربى ص ٤٠

(٦) ابن شداد : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية ج ٣ ص

وصلت من بيروت مشحونة بالآلات والأسلحة والميرة والرجال والأبطال والمقاتلة ، وكان السلطان قد أمر بتعبئتها وتسييرها من بيروت ووضع فيها من المقاتلة خلقا عظيما حتى تدخل البلد مرغمة للعدو ، وكان عدة رجالها المقاتلة ستمائة وخمسين رجلا ، فاعترض لها الانكتار فى عدة شوان ، وقيل كان فى أربعين قلعا فاحتاطوا بها من جميع جوانبها واشتدوا فى قتالها » ويقول النويرى [1] أن البطسة تتسع لعدد كبير من الجند يصل الى نحو سبعمائة .

١٥ — بورجيز (Pirogues) : هى اسم للفلك التى استخدمت فى مصر منذ أقدم عصورها التاريخية . كانت سفن المصريين فى عصر ما قبل التاريخ بسيطة بدائية فى أول أمرها ، فقد استعملوا سيقان البردى الطويلة يربطون بعضها الى بعض وصنعوا منها قوارب طويلة بقيت مستعملة فى العصور التاريخية فى رحلات صيد السمك والطيور . ثم استخدموا جذوع النخيل فربطوا بعضها الى بعض وشدوا وثاقها بالأعشاب المتينة مثل البردى وكونوا منها كتلا من الخشب أمسكوها بأيديهم ، كما أنهم استعملوا أرجلهم كمحركات يدفعون بها السفن . وهكذا أخذوا يطورون صناعة السفن ويدخلون عليها من التعديلات ، حتى أصبحت وسيلة طيعة لركوب الأنهار ثم البحار ، فقد جعلوا فى المراكب مقاعد واستعملوا قطعا من الخشب كبدالات للتجديف بدلا من استخدام أرجلهم ، ثم استعملوا بعد ذلك الفلك المجوفة التى عرفت باسم بورجيز [2] (انظر لوحة رقم ٣ ، ٤) .

١٦ — بونتنيز (Pontones) [3] سفن تجارية كبيرة بطيئة الحركة بدأ استعمالها فى العصور القديمة واستمرت حتى العصور الوسطى فى سواحل فرنسا الجنوبية ثم انتشرت فى كل غرب حوض البحر الأبيض المتوسط .

---

(١) النويرى : نهاية الأرب جـ ٢٩ ص ٣٢٣ .

(٢) Boreaux : Etudes de nautique egyptienne, P. 13.

(٣) Caesar de bello civil III, P. 29.

١٧ ـــ البوصى : سفينة صغيرة تكون مع أصحاب السفن البحرية تستخف لحوائجهم فهى من توابع الأسطول ، ومعروفة فى مصر منذ صدر الاسلام، وردت فى شعرهم منذ القرن الأول الهجرى ، فقد جاءت فى أبيات قالها أعشى بن قيس[١] المعروف بالأعشى الأكبر المتوفى سنة ٦٢٩ هـ . فى تفضيل عامر على علقمة بن علاثة هى : ــ

ان الذى فيه تما رتيمـــا　　　بين للســامع النـــاظر
ما جعل الجد الظنون الذى　　　حبب صـــوب اللجب الماطر
مثل الفراتى اذا ما طمـــا　　　يقـذف بالبوصى والمـــاهر

وقال الجوهرى ، والبوصى [١] ضرب من سفن البحر وهو معرب . ويقول دوزى [٢] . انه يعتقد أن أصل كلمة بوص أسبانى ، وجمعها أبواص نوع من السفن الحربية الكبيرة ذات ثلاثة شرع [٣] .

١٨ ـــ البراكية : البركيل [٤] مرتاد البحار من التجار والمغامرين . ويقول دوزى: البراكية نوع من السفن الخفيفة الحركة التى يستعملها الرحـــالة وكذا القرصـــان .

١٩ ـــ البدن : نوع من السفن كان يستعمل قديما فى مياه المحيط الهنـــدى ويمتاز بمقدمة ومؤخرة مدببة ويعرف فى العراق باسم البلم أو الزورق ، (انظر لوحة رقم ٣٥) .

٢٠ ـــ البغلة : قال دوزى [٥] : البغلة سفينة حمولتها أكثر من خمسين طنا ، وهى من سفن الطراز الحديث الذى ينتهى بمؤخرة مربعة الشكل .

٢١ ـــ البوم : هى من سفن المحيط الهندى ، كانت تستعمل فى العصـــور القديمة ولا نسمع عنها فى كتب العصور الوسطى ، ولكنها تظهر فى القرن السادس عشر ، ابان حركة الاستكشافات التى قام بها البرتغال الى تلك

---

(١) ويقول الانطاكى جـ ٥ « إن القصب إما صلب أو هش وهو المعروف بالبوص وينسج منه البوارى .
(٢) دوزى جـ ١ ص ١٢٧ .
(٣) دوزى جـ ١ ص ١٢٨ .
(٤) سعيد عاشور : العصر المماليكى ص ٣٩٦ ، المقدسى ص ٣١ .
(٥) دوزى جـ ١ ص ٧٦ .

الجهات . وهى كذلك من سفن الطراز القديم الذى ينتهى بطرف حاد مدبب فى المقدمة والمؤخرة [1] .

٢٢ ــ بركة [2] : ضرب من السفن الخفيفة الحركة استعملها العرب فى الجاهلية والاســلام .

٢٣ ــ برعانى [3] : نوع من السفن استعمله العرب فى البحر الأحمر ، وكان لبحارته براعة خاصة فى استعمال المجاديف فى الحالات الجوية القاسية ومن هنا أخذ المركب اسمه .

٢٤ ــ برمة [4] : هى السفينة التى تؤدى مهمتها وسياحتها وتعود سريعا . وهى من القوارب الصغيرة التى تستعمل فى الأنهار أو على شــواطىء البحار ، أو من توابع السفن الكبار .

٢٥ ــ بنتكونتروس (Pentekontoros) : سفينة حربية صغيرة استعملها الاغريق فى العصور القديمة ولكنها أصبحت خاصة بصيد الحيتان فى العصور الوسطى . (انظر لوحة رقم ٢٣ ، ٢٤) .

٢٦ ــ بيرجة [5] أو باروجة : وهى السفينة ذات الهيكل العميق ، والباروجة [6] كلمة فارسية بمعنى أصيص الزرع ، وسميت السفينة بهذا الاسم للتشابه فى الشكل مع الأصــيص . والبيرجة من السفن المستعملة فى الخليج الفــارسى .

٢٧ ــ تلماجى (Thalemegi) [7] : عبارة عن قصور عائمة ، اذ أنها كانت ذات مساحات كبيرة جدا كما أنها تحتوى على غرف كثيرة مفروشة بأفخــر

---

(١) دوزى جـ١ ص ١٠١ .
(٢) المقدسى ص ٣٢ .
(٣) المرجع السابق ص ٣٣ .
(٤) المخصص جـ ١٠ ص ٢٥ ، المقدسى ص ٣٢ .
(٥) المقدسى ص ٣٢ .
(٦) دوزى جـ ١ ص ١٣٣ .
(٧) Strab XVII, P. 16.

الرياش . أنشأها الرومان لرحلاتهم النيلية ، واستمر استعمالها فى النيل ، لرحلات الملوك والأمراء طوال العصور الوسطى وكان بعضها يعرف باسم العشارى . وفى العصر الحديث استخدمت كمنازل نيلية ثابتة واذا أريد نقلها من جهـة الى أخرى لابد لها من مقطورة تقطرها (انظر لوحـة رقـم ٦) .

٢٨ ــ التلوى [١] : ضرب من السفن ، وهى المركب الصغير السريع الجرى ذو المقدم المرتفع ، يشبه الرقبة ويصعب قياده .

٢٩ ــ الجاكر : نوع من سفن الهند البحـرية يقول عنها ابن بطوطة [٢] : « وركبنا فى مركب يسمى الجاكر ، وجعلنا فيه من خيل الهوية سبعين فرسا ، وجعلنا باقيها من خيل أصحابنا فى مركب آخر » . ويضيف ابن بطوطة فيقول « وكان ركوبى أنا فى الجاكر ، وكان فيه خمسون راميا، وخمسون من المقاتلة الحبشان وهم زعماء هذا البحر ، واذا كان بالمركب أحد منهم تحاماه لصوص الهنود وكفارهم » . يفهم من رواية ابن بطوطة هذه أن الجاكر سفينة كبيرة تستعمل للتجارة ، كما يمكن استخدامها وقت الحروب ، فهى تتسع لعدد كبير من المقاتلة من الرماة والفرسان ، كما تتسع لحمل الزاد والمؤن .

٣٠ ــ جالوت (Galeotte) [٣] : سفينة حربية خفيفة الحركة ، وكانت تستعمل فى بعض الأحيان لحمـل البضائع النفيسـة أو الشخصيات الهـامة وقت الحروب .

٣١ ــ الجراب : السفينة الفارغة [٤] ، وهى من السفن التجارية .

٣٢ ــ الجفاية : تشبه فى شكلها الجراب ، الا أنها تطلق على السفن التجارية الكبيرة الفارغة ، أى قبل شحنها بالبضائع .

---

(١) المخصص جـ ١٠ ص ٢٥ .

(٢) ابن بطوطة جـ ١٠ ص ٣٩٦ .

(٣) Naish : Ships & Shipsbuilding, P. 471.

(٤) الأسطول العربى ص ٤٥ ، البحرية المصرية ص ١٢٦ .

٣٣ ـــ الجفن : جمعها دوزى [1] على جفان ، أو جفون ، وجاءت فى (الأسطول العربى) الجفن جمعها أجفان [2] . وهى سفينة حربية بطيئة الحركة لكبر حجمها ، وكانت تستعمل فى بحار الهند وأنهاره ، وقد أشار اليها ابن بطوطة فى رحلته الى الهند فقال : وركبت النهر فى مركب يشبه (أجفان) بلادنا الغزوية ، الا أن الجذافين يجذفون فيه قياما ، وجميعهم فى وسط المركب ، والركاب فى المقدم والمؤخر ، ويظللون على المركب ثيابا تصنع من نبات ببلادهم يشبه الكتان وليس به ، وهو أرق من القنب .

٣٤ ـــ الجفل : نوع من السفن الصغيرة تستعمل فى الهند وخاصة فى الأنهار والترع الكبيرة .

٣٥ ـــ جنك : نوع من مراكب الصين الكبار ، ويتراوح عدد ما بها من قلاع ما بين ثلاثة واثنى عشر قلعا . وتتكون القلاع من قضبان الخيزران منسوجة كالحصير ، ولذا فهى لا تطـوى بل يديرونها بحسب دوران الريح واذا رسوا تركوها واقفة فى مهب الريح . ويتكلم ابن بطوطة [3] عن مراكب الصين فيقول « ويخدم منها ألف رجل ، منهم البحرية ستمائة ومنهم أربعمائة من المقاتلة ، تكون فيها الرماة وأصحاب الدرق والذين يرمون بالنفط . ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة ، النصفى والثلثى والربعى » ثم يقول : « ولا تصنع هذه المراكب الا بمدينة الزيتون من الصين ، أو بصين كلان ، وهى صين الصين وكيفية انشائها انهم يصنعون حائطين من الخشب يصلون ما بينهما بخشب ضخام جدا ، موصولة بالعرض والطول بمسامير ضخام جدا ، طول المسمار منها ثلاث أذرع ، فاذا التأم الحائطان بهذا الخشب ، صنعوا على أعلاهما فرش المركب الأســفل ودفعوهما فى البحر ، وأتموا العمل . وعلى جوانب تلك الخشب تكون مجاديفهم وعددها غالبا عشرون مجدافا ، وهى كبار كالصوارى يجتمع

---

(١) دوزى جـ١ ص ٢٠١ .
(٢) محمد ياسين الحموى ص ٤٤ .
(٣) ابن بطوطة جـ ١٠ ص ٣٧٧ .

على أحدها العشرة والخمسة عشر رجلا أو الثلاثون ، ويجذفون وقوفا على أقدامهم وفى المجداف حبلان عظيمان ، ويقف المجدفون فى صفين كل صف يقابل الآخر ، فتجذب احــدى الطائفتين الحبــل ثم تتركه ، وتجذب الطائفة الأخرى ، وهم يغنون عند ذلك بأصواتهم الحســان ويجعلون للمراكب أربعة ظهور ويكون فيه البيوت والمصارى[1] والغرف للتجار . والمصرية منها يكون فيها البيوت والسنداس [2] وعليها المفتاح يسدها صاحبها ، ويحمل معه الجوارى والنساء . وربما كان الرجل فى مصريته فلا يعرف به غيره ممن يكون بالمركب حتى يتلاقيا اذا وصــلا الى بعض البلاد » . ثم يتكلم ابن بطوطة عن عادة الصينيين فى تقييد ما فى المراكب فيقول « وعادة أهل الصين اذا أراد (جنك) من جنوكهم السفر ، أن يصعد اليه صاحب البحر وكتابه ويكتبون من يسافر فيه من الرماة والخدام والبحرية ، وحينئذ يباح لهم السفر . فاذا عاد الجنك الى الصــين صــعدوا اليه أيضا وقابلوا ما كتبوه بأشخاص الناس ، فاذا فقدوا أحدا ممن قيدوه طالبوا صاحب الجنك به فاما أن يأتى ببرهان على موته أو فراره أو غير ذلك مما يحدث له ، والا أخذ فيه ، فاذا فرغوا من ذلك أمروا صاحب المركب أن يملى عليهم تفصيلا بجميع ما فيه من السلع قليلها وكثيرها . ثم ينزل من فيه ، ويجلس حفاظ الديوان لمشاهدة ما عندهم ، فاذا عثروا على سلعة كتمت [3] عنهم عاد (الجنك) بجميع ما فيه مالا للمخزن [4] » .

٣٦ ـــ جــوال (Gawal) [5] عبارة عن سفن تجارية كبيرة استعملها الفينيقيون

---

(١) المصارى مفردها مصرية وهى حجرة النوم وما يتبعها من مرحاض وغيره .

(٢) السنداس : المرحاض غير عربى .

(٣) حفاظ الديوان أشبه برجال الجمارك فى وقتنا الحاضر ، وما يمليه المسافر عليهم من السلع التى يملكها أشبه بالاقرار الجمركى ، ثم معاقبة من يكتم عنهم سلعة ، يأخذ جميع مافى (الجنك) من سلع ، يشبه مصادرة جميع حاجيات المسافر إذا كذب فى الاقرار إذ يعتبر تهريبا جمركياً .

(٤) ابن بطوطة ج ١١ ص ٤١٦ .

(٥) Antiphnes, apual Atheneum, XI, 162.

فى الملاحة التجارية فى البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسى منـذ القرن السادس حتى القرن الثالث قبل الميلاد . و (Gawal) كلمة فينيقية معناها نصف البرميل ، وقد يكون للسفينة من اسمها نصيب فتكون عميقة ومستديرة على شكل نصف البرميل . ولعلها نسبت الى جزيرة (Gozo) التى تقع بالقرب من جزيرة مالطة ، وكان الأغريق يطلقون عليها اسـم (Gawal) (انظر لوحة رقم ٩ ، ١٥) .

٣٧ ــ الجلاسـة (Galleasse) [١] هى من سفن البحر الأبيض المتوسط ويقال ان الأسطول الانجليزى الذى حـارب فى موقعـة الارماده (Armada) سنة ١٥٨٨ م كان يتكون من فرقتين من سفن الغليون وأربعة جلاسات (Galleasses) . وكلمة جلاسـة فرنسية معـربة وهى عبارة عن سـفينة حربية كبيرة تسير بالشراع والمجداف معا ، وهى أثقل وأقوى سـفن الشـينى .

٣٨ ــ الجلبة : نوع من السفن الصغيرة المخيطة تستعمل فى البحر الأحمر ، يقول ابن بطوطة[٢] « ثم ركبنا البحر من جدة فى مركب يسمونه الجلبة، وركب الشريف منصور بن أبى نمى فى جلبة أخرى ورغب منى أن أكون معه ، فلم أفعل ، لكونه كان معه فى جلبته الجمال ، فخفت من ذلك ، ولم أكن ركبت البحر قبلها . وكان هناك جملة من أهـل اليمن قد جعلوا ازوادهم وأمتعتهم فى الجلب وهم متأهبون للسفر » .

٣٩ ــ الجهازى : مأخوذة من كلمة (جهـاز) [٣] فارسية بمعنى سـفينة . يقول الادريسى الجهازى سفينة تجارية ضخمة . وجاء ذكر الجهازى فى كتاب العرب والملاحة فى المحيط [٤] الهندى ، انها من الأسماء التى

---

(١) Ships and Shipbuilding, P. 472.

(٢) ابن بطوطة جـ ٥ ص ١٦٣

(٣) دوزى جـ ١ ص ٢٢٨

(٤) العرب والملاحة ص ٢٤٢

تطلق الآن على السفن ذات المؤخرة المربعة مع تعديلات مختلفة فى الشكل والزخرفة .

٤٠ — جاسوس [١] : هى السفينة الصغيرة الخفيفة الحركة ، التى تسير فى الليل بغير ضوء أو شعلة لكى تستطلع أخبار العدو .

٤١ — جبلية : نوع من السفن التجارية التى تجوب المحيطات لها شراع كبير كالطود [٢] .

٤٢ — الحراقة : (Brulôt) جمعها حراقات وحراريق[٣] . والحراقات سفن فيها مرامى نيران وقيل هى المرامى أنفسها [٤] . وجاء فى الجوهر ، الحراقة بالفتح والتشديد ضرب من السفن فيها مرامى نيران يرمى بها العدو فى البحر . كما كانت تستعمل فى حمل الأسلحة النارية كالنار الأغريقية [٥] (Feu grégeois) . والحراقة سفينة حربية مهمتها رمى النار على الأعداء، قد استعملت فى العصور الوسطى وانتشرت فى جميع أجزاء العالم الشرقى والغربى منه على السواء . ويقول الزبيدى « والحراقات سفن بالبصرة وفيها مرامى نيران يرمى بها العدو فى البحر وقيل هى المرامى أنفسها . ويذكر ابن بطوطة الحراقة فى رحلته الى الصين فيقول عند كلامه عن أمير أمراء الصين « وبعث ولده معنا الى الخليج فركبنا فى سفينة تشبه الحراقة ، وركب ابن الأمير فى أخرى ، ومعه أهل الطرب وأهل الموسيقى » [٦] ويقول دوزى [٧] « هى نوع من السفن الخفيفة . وكانت الحراريق فى العصر الفاطمى وكذلك العصر المملوكى تستخدم

---

(١) المقدسى ص ٣٢
(٢) دوزى ج ١ ص ٢٢٨
(٣) فى تاج العروس .
(٤) البحرية المصرية ص ١٢١ ، القاموس المحيط .
(٥) ابن بطوطة ج ١١ ص ٤٢٢ .
(٦) دوزى ج ١ ص ٢١٠ .
(٧) المقريزى الخطط ج ٢ ص ١٩٤ .

فى النيل لحمل الأمراء ورجال الدولة فى الاستعراضات البحرية والحفلات الرسمية . (انظر لوحة رقم ٣٨ ، ٣٩ ، ٥٠ ، ٦٥) . ومن ألواعها ما كان معروفا فى صدر الدولة العباسية ، يجرى فى نهر دجلة ، للنزهة والنقل ، وكان للخليفة محمد الأمين خمس حراقات فى نهر دجلة على صورة الأسد ، والفيل والعقاب ، والحية والفرس . وجاء فى وفيات (١) الأعيان فى ترجمة طاهر بن الحسين الملقب بذى اليمنيين » كان ابن طاهر شجاعا أديبا ، ركب يوما ببغداد فى حراقته فاعترضه الشاعر مقدس بن صيفى الخلوقى فأنشأ يقول :

عجبت لحــراقة بن الحســ ين لا غرقت كيف لا تغــرق
وبحــران من فوقها واحــد وآخـــر من تحتهــا مطبق
وأعجب من ذاك أعــوادها وقدمهـــا كيـف لا تورق

٤٣ ــ الحمائم : نوع من السفن النيلية الصغيرة تسير بجوار العشارى والذهبيات ، فتبدو بجانبها لصغر حجمها وكأنها حمامة . ومفرد حمائم حمــامة (٢) .

٤٤ ــ الحمالة : (Transport) جمعها حمالات ، وهى من سفن الأسطول المصرى كانت مخصصة لنقل المؤونة والزاد لرجال الأسطول ، ويقول ابن مماتى(٣) ، انها كانت تحمل الغلال . ويقول المقريزى « ويكون فيها غلمان الخيالة ، وصناع المركب ومثلها المراكب الديوانية التى تحمل الغلات السلطانية » .

٤٥ ــ حدوج (٤) : جمع حدج وهو مركب من مراكب النساء المستعمل فى البحر الأحمر والمحيط الهندى ، وقد عرفه العرب قبل الاسلام ، فقد جاء فى معلقة طرفة بن العبد :

---

(١) ابن خلكان ص ١٣٢ .
(٢) المقدسى ص ٣٢ .
(٣) قوانين الدواوين ص ٣٤٠ .
(٤) التبريزى — شرح القصائد (المعلقات العشر) .

كأن حـدوج المالكية غدوة   خلايا سفين بالنواصف من دد

٤٦ ــ الخن : السفينة الفارغة [١] ، ويقـول دوزى [٢] ، خن المركب قاعها الفارغ وجاء فى القاموس الخن عند العامة الآن موضع فى بطن السفينة يضع فيه النوتى متاعه . والخن النقطة فى البوصلة وكذلك بعض أسماء هذه النقط [٣] .

٤٧ ــ الخلج [٤] : السفينة التى لا يسيرها ملاحها ولكنها تسير من ذات نفسها من غير جذب .

٤٨ ــ الخليج [٥] : من السفن الصغار التى تصاحب الأساطيل التجارية .

٤٩ ــ الخلية [٦] (Gabasse) : جمعها خـلايا وهى السفينة الشراعية الكبيرة ويقول دوزى انها السفينة التى تسير من غير أن يسيرها الملاح . وهى كذلك السفينة التى يتبعها زورق صغير يقال له الشبكة أو الركوة ولذلك شبهت بالخلية من الابل وهى التى ترأم على ولد واحد . وجاء فى معلقة طرفة بن العبد :

كأن حـدوج المالكية غدوة   خلايا سفين بالنواصف من دد

وقال الأصمعى : الخلايا السفن العظام واحدها خلية ، ولا يقال سفينة خلية . وقال أبو عبيدة : الخلية السفينة العظيمة معها قارب أى زورق صغير . قال أحمد بن عبيد لا تكون السفينة خلية الا ومعها قارب، كالخلية من الابل المعطوفة على ولد .

---

(١) الأسطول العربى ص ٤٤ ، البحرية المصرية ص ١٢٦ .
(٢) دوزى جـ١ ص ٤٠٧ .
(٣) العرب والملاحة ص ١٩٩ .
(٤) البحرية المصرية ص ١٢٦
(٥) الأسطول العربى ص ٤٥ .
(٦) المقدسى ص ٣٢ .

٥٠ ــ خيطية : ضرب من السفن ذات القاع العميق المدبب الذى يترك وراءه فى الماء خطا يشبه الخيط .

٥١ ــ دسراء : السفينة وجمعها دسر وهى التى تدسر المــاء بصدرها ، وفى القرآن الكريم « وحملناه على ذات ألواح ودسر » . والدسار جمعه دسر أو دسْر وهو خيط من الليف تشد به ألواح السفينة ، والدسر الألواح الخشبية ، قال الشاعر :

معبــدة السقائف ذات دسر مقــــبرة جوانبهـــا رداح

٥٢ ــ الدكاسات : نوع من المراكب لكبار رجال الدولة فى العصر الفاطمى[١]، نقل المقريزى عن ابن الطوير حديثا عن صاحب الطراز وحقوقه وواجباته، جاء فيه « وله ثلاثة مراكب من الدكاسات، ولها رؤساء ونواتية لا يبرحون، ونفقاتهم جارية من مال الديوان » .

٥٣ ــ الدونيج : لعلها مأخوذة من كلمة دو[٢] (Daw) ومعناها سفينة باللغة السواحلية . ويقول بزرك[٣] : سفن المحيط الهندى على نوعين ، القارب والدونيج وكان القارب هو الأكبر فيهما فقد كان يحمل خمسة عشر رجلا مقابل أربعة فى الدونيج .

وكان الدونيج يستعمل للملاحة على الشاطىء أو النجاة ، وكان يمكن عند الضرورة تزويده بصار وشراع . كذلك كان العرب يحملون دائما مراكب صغيرة للبيع ، وكان نجار الســفينة يصنعها فوق ظهــرها ، أو كانت تصنع على الشاطىء » .

وجاء فى كتاب العرب والملاحــة الدونيج ، من دونى[٤] أى زورق

---

(١) زكى حسن : كنوز الفاطميين ص ١١٢ .
(٢) دائرة المعارف الإسلامية مادة (Daw) (النسخة الانجليزية المجلد الأول ص ٩٣٠) .
(٣) بزرك بن شهريار : مؤلف كتاب الهند بره وبحره وجزائره نقلا عن العرب والملاحة (المترجم) ص ٣٥١ .
(٤) العرب والملاحة فى المحيط الهندى (المترجم) ص ١٩٨ .

السفينة . وجاء فى القاموس المحيط الدوليج من الديدب أى زورق السفينة (انظر لوحة رقم ٣٧) .

٥٤ — دراعة : مركب من قطع الأسطول المصرى فى القرنين الثامن عشر والتاسع عشر . والمعنى اللغوى لهذا الاسم ، هو السفينة المحصنة بالدروع والمدافع ولذا فهى تكون عادة مقرا لقيادة الأسطول .

٥٥ — ديماس : يقول دوزى [١] والعشارى ديماس كان معدا فى العصر الفاطمى لأعيان الدولة ، ويذكر المقريزى [٢] عند كلامه عن صاحب الطراز « وبين يديه من المندوبين مائة رجل لتنفيذ الاستعمالات بالقرى وله عشارى ديماس مجرد معه » ومعنى هذا انها سفينة نيلية شراعية كبيرة حيث انها تتسع لأكثر من مائة رجل . كما يقول المقريزى [٣] نقلا عن ابن منظور : « انها من توابع الأسطول ، وكان يسار بها فى النيل ، منها ما كان خاصا برسم الخليفة ، وهى الدواميس ومفردها ديماس يخرج بها أيام الخليج وغيرها » .

٥٦ — الذهبية (Baggala) [٤] : مركب كان يستعمله العرب وحمولته تتراوح بين مائة وأربعمائة طن ، وهو ذو صاريين وأشرعة على شكل شبه منحرف ، ومن خصائصه أن مؤخره أعلى وأعرض من مقدمه ، وتزخرف جوانبه بالرسوم والنقوش . وكان يسير فيما بين السويس والهند وشواطىء القارة الافريقية ! أما الآن فالذهبية عبارة عن منازل نيلية ، تجرها سفينة أخرى اذا أرادت الانتقال من مكان الى آخر . (انظر لوحة رقم ١٨ (ب)) .

٥٧ — ذات الودع : يقول ابن سيده [٥] انها سفينة نوح عليه السلام . ويصف

---

(١) دوزى ج ٢ ص ١٣٠ .
(٢) المقريزى ج ١ ص ٤٦٤ .
(٣) المقريزى ج ٢ ص ١٩٢ .
(٤) البحرية المصرية ص ١٢٦ .
(٥) المخصص ج ١٠ ص ٢٩ .

ابن ماجد[1] سفينة نوح فيقول « أول من صنع السفينة نوح عليه السلام باشارة من جبريل عليه السلام عن البارى عز وجل . وقد رتبت على صفة الخمسة الأنجم من نبات نعش الكبرى عجزها ثالث النعش وهرابها الرابع والخامس والسادس . وقد اختلف الرواة فى طولها وعرضها ، وقيل انها كانت أربع مائة ذراع طولا ومائة ذراع عرضا ومائة ذراع عمقا . مختومة بغير دقل ، ولها مجدافان (كذا) فلما صارت السفينة وضرب الطوفان ركبها نوح عليه السلام ومن معه ، فحملتهم وأنجتهم من الطوفان والغرق ، وقيل انها طافت بالبيت سبعة أشواط ، وكان البيت يومئذ رملا أحمر لم يبن (كذا) عليه ولم ينله (كذا) الطوفان . واختلفوا فى الطوفان قيل : انه كان سبعين يوما وهو الأصح . ولما انقضى الطوفان استوت على الجودى ، وهو جبل بين العراق والشام فى ديار بكر بن وايل بقرب جزيرة ابن عمر لقوله تعالى [2] « وقيل يا أرض ابلعى ماءك ويا سماء اقلعى وغيض الماء وقضى الأمر واستوت على الجودى وقيل بعدا للقوم الظالمين » . (انظر لوحة رقم ٣٨ ، ٤٠ ، ٤٣ ، ٧٢) .

٥٨ — رتز (Rates) [3] : مراكب كبيرة الحجم جدا قليلة العمق ، وتحتوى على عدد كبير من الشرع والصوارى . وكانت تستعمل فى نقل الأخشاب ، كما انها تستعمل كمعبر فى الموانى ذات المياه الضحلة ، أو تلك التى لا تصلح لرسو المراكب الكبيرة ، ولذا فان كلمة رتز تستعمل كذلك على الجسور العائمة .

٥٩ — الركوة (Gabare) [4] : هو الزورق الصغير الذى يتبع السفينة الشراعية الكبيرة التى تعرف باسم الخلية (Gabesse) . والحقيقة أن الركوة

---

(١) ابن ماجد : الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد . الورقة رقم (١) (مخطوطة مصورة بمعهد المخطوطات بالجامعة العربية) رقم دار الكتاب رقم (٥٧) جغرافيا رقم (١٠٦٣) .

(٢) سورة هود آية ٤٤ .

(٣) Theophrastos, historia plantarum, V., P. 8.

(٤) دوزى ج ١ ص ٢٧٠ .

هو الذى أعطى السفينة الكبيرة اسمها ، اذ أن معنى الخلية هى الابل التى ترأم ولدا واحدا (انظر لوحة رقم ١٨ (ب) ، ٤٨) .

٦٠ ــ الرمث [١] : يقول أبو عبيد ، الرمث خشب يجمع بعضه الى بعض يتركب عليه فى البحر وجمعه ارماث . وما زال هذا النوع من المراكب يستخدم فى أنهار وسط أفريقيا وخاصة فى نهر الكنغو .

٦١ ــ أرباع الكيل : نوع من السفن التى تقوم بنقل الخشب من ساحل السنط جاء ذكرها فى ابن مماتى [٢] فقال « هذه مراكب تعمر من الحراج المقدم ذكرها (أى خشب السنط) فاذا وصلت الى ساحل السنط قومت أو نودى عليها ، مهما بلغت طولب مالكها بحق الربع من القيمة عما أخذه من خشب العمل » .

٦٢ ــ الزبزاب أو الزبزب [٣] : سفينة كبيرة قليلة العمق سريعة الحركة ، وقد وصفها الشاعر أحسن وصف فى البيت الآتى :

زبزاب تحكى اذا سيرت   عقابا وتجرى على زئبق

٦٣ ــ الزخارف [٤] : السفينة كثيرة الخزف والزينة ، وتقال عادة للسفن التى تعمل فى المحيط الهندى وعلى شواطىء شرق أفريقية ، ذلك أن حكام وسلاطين تلك الجهات يحتمون على السفن الوافدة أن تنقش رسوما خاصة على جوانبها ، ولذلك فقد كان على الربان أن يزخرف سفينته بكل الزخارف التى يحبها ويرغب فيها حكام الموانى التى سوف يرسو عليها .

٦٤ ــ المزراب : السفينة الطويلة المتينة البنيان ، وتستعمل عادة فى عمليات

---

(١) المخصص ج ١٠ ص ٢٩ : وقيل الرمث بقية اللبن فى الضرع .
(٢) ابن مماتى ص ٣٤٨ .
(٣) المقدسى ص ٣١ .
(٤) دوزى ج ١ ص ٢٨٢ .

الاستكشاف أثناء الحروب ، وهى التى تقود الأساطيل التجارية ، كمرشد ، اذ أن استطالة جسمها وخفة حركتها ومتانة بنيانها تساعدها على كشف الطريق وتجنب المخاطر وهداية بقية الأسطول والنجاة به من أخطار البحر الأحمر والمحيط الهندى .

٦٥ ـــ الزو : نوع من سفن الصين متوسطة الحجم ، يقول ابن بطوطة [١] (ومراكب الصين ثلاثة أصناف ، الكبار منها تسمى (الجنوك) والمتوسطة تسمى الزو » . وللزو شرع ومجاديف كبيرة ، يصفها ابن بطوطة فيقول « ولا تصنع هذه المراكب الا بمدينة الزيتون من الصين . ومجاديفها كبار كالصوارى يجتمع على أحدها العشرة والخمسة عشر رجلا ويجذفون وقوفا على أقدامهم . ويجعلون للمركب أربعة ظهور ويكون فيه البيوت والمصارى والغرف للتجار . والمصرية منها يكون فيها البيوت والسنداس » .

٦٦ ـــ رقية [٢] : نوع من الزوارق المصنوع من البوص وخشب النخيل ، ويمتاز بمقدمه الممتد ولذا فهى تشبه (التلوى) .

٦٧ ـــ الزنبرية : هى السفينة الكبيرة التى تحتوى على ثلاثة صوار عمودية ، الصارى الكبير وهو المنصوب فى وسط المركب ، وصارى المازانة (misaine) وهو المنصوب فى منتصف الجزء الأمامى ، وصارى المؤخر (artimon) وهو المنصوب فى منتصف الجزء الخلفى .

٦٨ ـــ الزبرباذية [٣] : ضرب من السفن كانت تستعملها فارس منذ أقدم العصور .

٦٩ ـــ السفرية : نوع من المراكب المصرية الحربية لا تسير الا فى فصل الربيع،

---

(١) ابن بطوطة جـ١ ص ٣٧٦ .
(٢) المقدسى ص ٣١ .
(٣) المقدسى ص ٣٢ .

يقول ابن مماتى [1] ، « وفى شهر برمهات سابع شهور السنة القبطية ، وهو ابتداء فصل الربيع ، وفيه جريان المراكب السفرية فى البحر المالح من الأعمال المصرية والغربية والرومية ، فيه الاهتمام بتركيز الأجناد بالثغور المحروسة ومراكب الأساطيل المنصورة » .

٧٠ — سبكيلاتورى [2] (Speculatoroe) : سفن صغيرة تستعمل للاستكشاف والتجسس وحمل الرسائل والأوامر والتعليمات وقت الحرب . وكان لها طابع مميز فى القرن الأول قبل الميلاد . وفى القرن الخامس والسادس بعد الميلاد ، كان هيكل السفينة وصاريها وشرعها ومجاديفها حتى حبالها يطلى بطلاء بلون مياه البحار وذلك زيادة فى التخفى . وقد استمر استعمال السبكيلاتورى طوال العصور الوسطى فقد لعبت دورا لا يستهان به فى الحروب الصليبية .

٧١ — السلورة [3] : جمعها (سلالير) نوع من المراكب متوسط الحجم يستعمل فى الحرب والسلم على السواء ، له ثلاثة شرع كما يحتوى عادة على أربعين مجدافا .

ويقول ياقوت [4] (سلار) نوع من الطير ، ويقول أبو الفرج [5] ، وأهل مصر يسمون الجرى السلور ، ويفهم من هذا أن السلورة سفينة سريعة الحركة حتى انها شبهت بالطائر الذى يحلق عاليا فى السماء وبالشخص سريع الجرى على سطح الأديم .

٧٢ — السميرية [6] : هى نوع من سفن البحر والنهر ، عرفت فى أواخر القرن الثالث للهجرة وكان فى كل سميرية مقاتلان ومع ملاحيها السيوف

---

(١) ابن مماتى ص ٢٤٧ .

(٢) Livy, XXXVI, P. 42 & Ancient Ships, P. 109.

(٣) البحرية المصرية ص ١٢٦ دوزى ج ١ ص ٦٧٣ .

(٤) ياقوت معجم البلدان ص ٨٨٥ .

(٥) الأغانى ج ٨ ، ٩ ص ٢٩٨ .

(٦) معجم دى جويه (De Goeje) هامش الطبرى ص ٢٠٣ .

والرماح والتروس ، ذكرها الطبرى فى حوادث سنة ٢٦٧ هـ فقال « كتب سليمان الى صاحب الزنج يسأله امداده بسميريات لكل واحدة منهن أربعون مجدافا ، فوافاه من ذلك فى مقدار عشرين يوما أربعون سميرية ، فى كل سميرية مقـاتلان ومع ملاحيها السـيوف والرماح والتراس » . ولما انقطعت الحروب البحرية فى أواخر الدولة العباسية صاروا يستعملون هذه السفن فى التجارة والأسفار .

ويقول دوزى [١] ، لعلها أخذت اسمها من السمار الذى ينمـو على شواطىء البحار فقد جاء فى كتاب (رضا النفوس) عن القديس عموروں « فدعا بالرجل ونزل معه حتى اذا بلغ الى ذلك السمار الذى بين القصر والبحر قطعا سمارتين ، ومضيا الى البحر ، ونحن ننظر ، فما كان باوشك من أن طلع الرجل وفى كل سمارية حوت بثقل الانسان . فكشفنا عن خبره فقال ، ان فى هذا الرجل لعجبا لما حاذ بنا السمار الذى بين القصر والبحر أمرنى فقطعت سمارتين ومشينا حتى دخلنا الى موضع من البحر ينتهى الى نصف الساق ، قال فأقبل اليه من الحيتان ما لا يوصف ، فتناول منها حوتا فقال اجعل هذا فى سمارة ثم تناول آخر فقال اجعل هذا فى الأخرى ثم قال انصرف بنا فان فى هذا كفاية » .

أو لعلها أخذت اسمها من الدراهم التى ضربت فى عهد عبد الملك بن مروان وعرفت بالسميرية ، نسبة الى رجل يهودى من تيمـاء يقال له سـمير [٢] .

٧٣ — السبوك أو الصمبوك (Sambouk) : سفينة صغيرة من ملحقات الأسطول المصرى وتستعمل فى البحار والأنهار على السواء .

٧٤ — السـنبوك أو السـنبوق (Sambucus) [٣] ، يقول دوزى ، سـفينة

---

(١) دوزى ج١ ص ٦٨٢ .

(٢) المقريزى : النقود القديمة الاسلامية ص ٨ .

(٣) Dozy Dic. Part I, P. 690. Ztschr. XII, P. 420

كبيرة تبلغ حمولتها ما بين (٨٠ الى ١٨٠) طنا . وهى مكشوفة وليس لها ظهر ، مدببة المقدم عريضة المؤخر ، ولها شراع لاتينى (Latin) (أى مربع) وجاء فى تاج العروس « السنبوك كعصفور السفينة الصغيرة ، حكاه الزمخشرى فى الكشاف ، وهى لغة أهل الحجاز ، ونقله الخفاجى فى شفاء الغليل ، قال « انه ليس من الكلام القديم وحمله على المجاز من سنبك الدابة [1] » . من هذا نرى أن جمهور أصحاب المعاجم اللغوية فسروا الكلمة تفسيرا لغويا ، ولكنها فى الحقيقة كلمة لاتينية قديمة كما ذكرها دوزى . ولعل السبب فيما وصل اليه اللغويون من هذه التفسيرات ، أن هذا النوع من السفن ، وهى السنبوق أو الصنبوق أصبحت فى العصور الوسطى ، عبارة عن قوارب صغيرة ، كما يصفه لنا الرحالة ابن بطوطة [2] الذى عاش فى القرن الرابع عشر ، فيقول « ثم ركبت من ساحل البصرة فى (صنبوق) وهو القارب الصغير ، الى الأبلة ، وبينها وبين البصرة عشرة أميال » .

٧٥ — سيباى (Cyboeoe) [3] : سفينة تجارية كبيرة استعملت فى جزيرة صقلية فى القرن الأول قبل الميلاد . وكانت تستعمل الشراع المربع (Lateen) ولكنها تطورت بعد ذلك وأصبحت تستعمل عددا غير قليل من الشرع المثلثة (انظر لوحة رقم ٢٠) .

٧٦ — سيركيرى (Cercuri) : هذا النوع من السفن يصلح للاستعمال فى الحرب والتجارة . وهى من سفن البحر الأبيض المتوسط التى استعملت منذ القرن الخامس قبل الميلاد واستمرت حتى القرن الأول الميلادي . وكانت السفن التى تستعمل فى الحرب منها صغيرة الحجم ، أما التى

---

(١) الأسطول العربى ص ٤٤ .
(٢) ابن بطوطة جـ ٤ ص ١٢٧ .
(٣) Cicero., in Verrem, II, IV, P. 8.

استعملت فى التجارة فكانت أكبر لسبيا . وقد استعملت فى التجارة فقط فى العصور الوسطى [1] .

٧٧ — سيلوسيز (Cyboces) [2] : أطلق هـذا الاسم على المراكب الصـغيرة السريعة التى تشبه خصان السباق فى سرعتها . وكانت مهمتها نقل التقارير والرسائل ، ونقل كبار القواد من مكان لآخر أثناء المعارك ، وبعبارة أخرى فانها تقوم الآن مقام يخت أمير البحار . وقد استعمل هذا النوع من المراكب فى جميع الأسـاطيل القـديمة حتى العصـور الوسـطى (انظر لوحة رقم ٣٣) .

٧٨ — سنباى (Cymbae) [3] : لقد أطلق الفينيقيون هذا الاسم على نوع خاص من السفن وهى المراكب الصغيرة السريعة الحركة ، ولكن الرومان أطلقوه على جميع أنواع السفن دون تفرقة .

٧٩ — السابحات : جاءت فى معظـم المراجع التاريخية [4] ، انها ضرب من السفن . وهى السفينة الكبيرة الحجم المتعددة الظهور وتحتوى على عدد كبير من المصارى (الغرف) . وتعرف الآن بمصر بالعـائمات (وبالعامية العوامات) وهى عبارة عن بيوت نيلية تشـبه الذهبيات الا أنها تستطيع أن تنتقل من مكان الى آخر دون ما حاجة الى قاطرة .

٨٠ — سابتيل [5] (Subtile) : هى نموذج للسـفينة ذات الصارى الواحـد تتراوح حمولتها بين (٢٠٠ الى ٣٠٠) طن . وللسفينة رغم صغر حجمها ساحتان للقتال فى المقدمة والمؤخرة . كما يوجد بها ثمانية مدافع ، اثنان منهما مدافع ثقيلة ، أحدهما فى المقدمة والآخـر فى الجـزء المدبب من المؤخرة .

---

(١) Herodotos : Vol. VII, P. 89.

(٢) Thucydides, IV, P. 120.

(٣) Pliny, VII, 57.

(٤) الأسطول العربى ص ٤٦ البحرية المصرية ص ١٢٧ .

(٥) Naish : Ship and Shipbuilding, P. 478.

٨١ — سوقية [1] : نوع من السفن تستعمل فى شمال أفريقية لنقل البلح والعسل والزبد ويستعمل فى تولس بنقل الزيت والزيتون ، والفواكه التى يؤخذ منها الخل [2] .

٨٢ — الشَبَّارة : جمعها شبارات ، وهى من السفن التى عرفت فى أواخر القرن الثالث الهجرى فى العراق ولما انقطعت الحروب البحرية فى أواخر الدولة العباسية صاروا يستعملونها فى التجارة والأسفار . ويقول دوزى [3] ، « الشبارة نوع من السفن كانت تسير فى نهر دجلة وهى تشبه الحراقة عند المصريين » . وجاء فى وفيات [4] الأعيان . « وتوفى أرسلان شاه فى شبارة بالشط ظاهر الموصل . والشبارة بالشين المعجمة مفتوحة والموحدة مشددة وبين الألف والهاء راء ، وهى عندهم الحراقة عند أهل مصر » . ويقول أبو الفرج الأصفهانى [5] « فكانت السفن التى تخص المأمون سوى سفن العسكر ، أربعة ألف شبارة كبار وصغار » .

٨٣ — الشباك : (Chébeok) جمعها شبابك ، استخدمها البرتغال فى القرن الخامس عشر كمراكب للصيد [6] . ويقول دوزى أن كلمة شباك أسبانية الأصل وليست تركية ، وأنها مركب حربيــة صغيرة الحجم تستعمل عادة فى البحر الأبيض المتوسط . ويسميه الأسبان (dabeque) ويطلق عليه الايطاليون (Sciabecco) والبرتغاليون (Xabeca) .

٨٤ — الشذا : مفردها شذاة وهى ضرب من السفن الحربية فى العصر العباسى الأول . وجاء فى المصباح الشذوات سفن صغار كالزبازب الواحدة شذاه. وذكرها الطبرى فى حوادث سنة ٢٦٧ هـ « وكان أمير البحر يتشاغل

(١) المقدسى ص ٣٢ .
(٢) دوزى جـ١ ص ٧٠٦ .
(٣) دوزى جـ ١ ص ٧١٩ .
(٤) ابن خلكان جـ ١ ص ١٧٥ .
(٥) الأغانى جـ ١٣ ص ٤٨٢ .
(٦) دوزى جـ ١ ص ٧٢٣ .

أياما قبل الحرب بعرض الشذا وما يحلقها من الشذوات الجنـابيات والسميريات وترتيب قواده ومواليه وغلمانه فيها ، وتخير الرماة وترتيبهم فى الشذا والسميريات . وكانوا وقت الحرب اذا استأمنت شذواة من شذوات العدو كان أهلها ينكسون علما أبيض يكون معهم وهذه هى علامة الأمان عندهم » .

ولما انقطعت الحروب البحرية فى أواخر الدولة العباسية صاروا يستعملون هذه السفن فى التجارة والأسفار .

٨٥ ــ الشلندى (Chaland) : جمعها (شلنديات) وهى مركب حربى كبير مسطح كان مخصصا لنقل المقاتلة والأسلحة ، ويعرف فى اللاتينيـة باسـم (Chelandium) ويعرفه الروس باسم (Schelando) والايطاليون باســم (Scialando) . ويقول ابن مماتى [1] : ان الشلندى مركب مسقف تقاتل الغزاة على ظهره وجذافون يجذفون تحتهم . واستعملها العرب فقالوا ، صندل يستعمله الافرنج لنقل البضائع .

٨٦ ــ الشيطى : نوع من المراكب الحربية مهمته كشف العدو وابلاغ خبره لقائد الأسطول وهو سريع الحركة ويحتوى على ٨٠ مجدافا .

٨٧ ــ الشينى [2] (Galère) : بالفرنسـية وفى الايطالية (Galera) وهى أقدم أنواع السفن وكانت أهم القطع التى يتألف منها الأسطول الرومانى . ووردت فى التاج للزبيدى الشونة المركب المعد للجهاد فى البحـر ، والجمع الشوانى لغة مصرية . وجاء فى المستدرك : الشين المركب الطويل. وفى العصور الوسطى كانت أهم القطع التى يتألف منها الأسـطول الاسلامى لأنها كانت أكبر السفن وأكثرها استعمالا لحمـل المقاتلة للجهاد ، وكانوا يقيمون فيها أبراجا وقلاعا للدفاع والهجوم ، وكان متوسط ما يحمله الشينى الواحد ١٥٠ رجلا ويجذف بمائة مجذاف .

---

(١) قوانين الدواوين ص ٣٤٠ .

(٢) دوزى جا ص

وقد ظل اسم شينى متداولا فى الملاحة حتى أيام الدولة العثمانية . وقد وصف الشاعر ابن حمديس الصقلى السرقوسى الشوانى عندما مدح أبا يحيى الحسن بن على بن يحيى : (انظر لوحة رقم ٤٨) .

أنشأت شوانى طايرة | وبنيت على ماء مدنا
ببروج فقال تحسبها | فى شم شواهقها قننا
ترمى ببروج ان ظهرت | لعدو مخرقة بطنا
وبنفط أبيض تحسبه | ماء وبه تذكى السكنا
ضمن التوفيق لها ظفرا | من هلك عداتك ما ضمنا

٨٨ ــ شبوق [1] : سفينة صغيرة من مراكب الأنهار أخذت اسمها من السمك النهرى المعروف بالشبوق [2] وذلك للشبه الشديد بينهما .

٨٩ ــ شموط [3] : نوع من السفن الصغيرة التى تلتف حول السفن الكبيرة كما يلتف الخيط حول المغزل [4] .

٩٠ ــ شنكولية [5] : سفينة كبيرة توجد عادة فى الموانى لكى تربط فيها السفن والمراكب كمرساة .

٩١ ــ الصلعة : تطلق على السفن الكبيرة التى تستعمل فى الأساطيل التجارية ، وهى من سفن البحر الأبيض المتوسط .

٩٢ ــ الطراد : (Tartane) بالفرنسية ، وبالأسبانية (Tarida) أما الايطاليون فيسمونها (Tartana) . قال الزبيدى : الطراد سفينة صغيرة سريعة السير والجرى .

---

(١) المقدسى ص ٣٢ .
(٢) دوزى ج ١ ص ٧٢٢ .
(٣) المقدسى ص ٣٢ .
(٤) دوزى ج ١ ص ٧٨٧ .
(٥) المقدسى ص ٣١ .

ويقول الصاغانى [1] ، والعامة تقول تطريدة . ويقول ابن مماتى [2] عن الطريدة عند كلامه عن الأسطول المنصور « ومنفعة المسلمين به أشهر من أن تذكر وأكثر من أن تحصر فأما الطريدة فانها برسم الخيل ، وأكثر ما يحمل فيها أربعون فرسا أما الحمالة فيحمل فيها الغـلة ، والطراد من سفن البحر الأبيض المتوسط ، يقول النويرى المتوفى (سنة ٧٦٧ هـ/ ١١٦٥ م) ، من صنوف السفن التى تجرى فى بحر الروم الطرايد ، وهى مفتوحة المواخير بأبواب تفتح وتغلق معدة لحمـل الخيـل بسبب الحرب [3] » . ويقول دوزى [4] : الطراد نوع من المراكب الحربية لا يزيد طولها عن سبع أذرع وعرضـها ذراعان ونصف ذراع . وهى أكثر شبها بالبرميل منها بالسفينة الحربية ، وليس لها سقف وتكاد تكون خالية تماما من المسامير . ولذا فان ألواحها الخشبية رقيقة وصلبة ، وقد استعملها بكثرة صلاح الدين الأيوبى .

٩٣ ــ الطيار أو الطيارة أو الطيرة[5] : ضرب من السفن النهرية القديمة أكثر ما اتخذ فى العراق لركوب العظماء . وسميت كذلك لأنها من السفن الخفيفة السريعة الجريان كانها لسرعتها تطير على وجه الماء [6] . قال عبد الله بن المعتز :

بالكرخ والميـدان لى منزل ولـذتى القفـص وقطـربل
وخـير مـال لى طيـارة تدبر بى فى السـير أو تقبل
يلاطم المـاء مجاديفهـا حـاملة لكنها تحمـل

---

(١) الأسطول العربى ص ٣٣ .
(٢) ابن مماتى ص ٣٣٩ .
(٣) مخطوطة رقم (٩٨١٥) ورقة ص ٢٤ (برلين) (عن كنوز الفاطميين لزكى حسن ص ١١٢) .
(٤) دوزى جـ ٢ ص ٣٤ .
(٥) المقدسى ص ٣٢ .
(٦) أحمد تيمور : مجلة المجمع العلمى بدمشق جـ ٢ ص١٩٢٢ ص ٢١ ، ميخائيل عواد المقتطف (عدد مايو سنة ١٩٤٤ ص ٤٤٣) .

غايتهـا قصر حميـــد وفى بستان بشر دهـرها الأطوال

وان نجـد من مآصر غفـلة تطر الى كركين لا تعـــدل

٩٤ ـــ العجوز : جاء فى معظم المراجع [1] انها ضرب من السفن ، دون وصف أو تفسير لمعنى الكلمة ، وجـاء فى دوزى[2] عجـوزة الاســطرلاب والعجوزى الاسطرلابى . والسفينة العجوز هى التى تسير فى المحيط الهندى والبحر الأحمر على هدى آلة الاسطرلاب فنسبت اليها .

٩٥ ـــ عَرْجون[3] : ضرب من السفن الصغيرة التى تسير فى الأنهار وخاصة نهر النيل وقد عرفت بهذا الاسم نسبة الى شرعها المصنوعة من سعف النخيل المعروف بالعرجون . ويقول دوزى « العرجون سعف يتـوج النخيل الذكر » . ويطلق المصريون على هذا النوع من السفن اسم (العرجون) . (انظر لوحة رقم ٤٥) .

٩٦ ـــ العدولية [4] : جاء وصفها فى معلقة طرفة بن العبد بن سفيان :

لخولة اطـــلال ببرقة ثهمـــد ظللت بها أبكى وأبكى الى الغد

وقوفا بها صحبى على مطيهم يقولون لا تهلك أسىً وتجلد

كأن حدوج المالكية غـــدوة خلايا سفين بالنواصف من دد

عدولية أو من سفين ابن يامن يجُور بها الملاح طورا ويهتدى

يشق حبـاب المـاء حيزومها كما قسم الترب المقابل باليد

قال أحمد بن عبيد : العدولية منسوبة الى جزيرة من جزائر البحر يقال لها عدولى فى أسفل من (أوال) ، وأوال أسفل من عمان . وقال غيره العدولية منسوبة الى قوم كانوا ينزلون بهجر ليسوا من ربيعة ولا من

---

(١) البحرية المصرية ص ٢٧ ، الاسطول العربى ص ٤٦ ، المخصص جـ ١٠ ص ٢٣ .

(٢) دوزى جـ ٢ ص ٩٧ .

(٣) دوزى جـ ٢ ص ١٠٩ .

(٤) أبوبكر محمد بن القاسم الانبارى : شرح القصائد السبع الطوال الجاهليات ص ١٣٧ . طبعة دار المعارف .

مضر ولا من اليمن . وابن يامن ملاح من هجر أيضا . وقال ابن العربى : عدولية نسبها الى قدم أو ضخم . ويروى عدولية بالرفع فمن خفضها جعلها نعتا للسفن ، ومن رفع جعلها نعتا للخلايا .

وفى البيت الخامس يشق حباب الماء حيزومها ، والحيزوم هو الصدر والحباب طرائق الماء ، وقال الطوسى حباب الماء : النفاخات التى تراها فوق الماء وقال ابن الاعرابى وأبو عمرو : هو أمواجه .

يفهم مما تقدم أن العدولية سفينة تنسب الى عدولى قرية فى البحرين ، أو الى قبيلة عربية تسكن هجر وأحد أبنائها يدعى (يامن) . وقد تستعمل كلمة عدولية كناية عن السفينة القديمة الضخمة الحجم التى تمخر حباب الماء بحيزومها .

٩٧ — العشارى أو العشيرى وجمعها (عشاريات) والاسم معرب وهو نوع من المراكب يسير فى النيل ويجر بعشرين مجدافا ، وينقل البضائع والرجال من ساحل الى آخر كما يستخدم فى الأسطول الحربى لنقل المقاتلة والعتاد . ويقول المقريزى[1] نقلا عن ابن منظور « انها من توابع الأسطول ، وكان يسار بها فى النيل ، منها ما كان خاصا برسم الخليفة (فى عهد الدولة الفاطمية) وهى الدواميس ومفردها ديماس يخرج بها أيام الخليج وغيرها ، ومنها ما هو برسم ولاة الأعمال ، وهى بقية العشاريات والدواميس وللمشارفين بالأعمال (أى المفتشين) عشاريات دون ذلك » وقد أعطانا المؤرخ عبد اللطيف البغدادى الذى زار مصر فى نهاية القرن الثانى عشر وصفا مسهبا عن العشارى جاء فيه « أما سفنهم فكثيرة الأصناف والأشكال وأغرب ما رأيت فيها مركب يسمونه العشرى ، شكله شكل شبارة داخلة ، الا أنه أوسع منها بكثير وأطول وأحسن هنداما وشكلا ، قد سطح بألواح من خشب تخينة محكمة وأخرج منها أفاريز كالرواش[2] نحو ذراعين وبنى فوق هذا السطح

---

(١) المقريزى ج ٢ ص ١٩٢ .

(٢) الرواش : مفردها روش (كلمة فارسية) ومعناها ما نتأ أو برز عن الحائط .

بيت من خشب وعقد عليه قبة ، وفتح له طاقات وروازن [1] بأبواب فى البحر من سائر جهاته ، ثم تعمل فى هذا البيت خزانة مفردة ومرحاض. ثم يزوق بأصناف الأصباغ ويذهب ويدهن بأحسن دهان . وهذا يتخذ للملوك والرؤساء بحيث يكون الرئيس جالسا على وسادته وخواصه حوله والغلمان والمماليك قيام والمناطق والسـيوف على تلك الرواش وأطعمتهم وحوائجهم فى قعر المركب والملاحون تحت السطح أيضا . وفى باقى المركب يوجد المقذفون يقذفون لا يعلمون شيئا من أحوال الركاب ولا الركاب تشتغل خواطرهم بهم بل كل فريق بمعزل عن الآخر ومشغول بما هو بصدده . واذا أراد الرئيس الاختـلاء بنفسـه عن أصحابه دخل المخدع ، واذا أراد قضاء حاجته دخـل المرحاض » .

وقد أدلى عبد اللطيف البغدادى بمعلومات على جانب كبير من الأهمية بالنسبة الى طريقة تسيير السفن المصرية عامة والعشارى خاصة بالمجاديف فهو يقول : « والملاحون بمصر يقذفون الى ورائهم فهم فى قذفهـم يشبهون الحبالين فى مشيهم القهقرى ، ويشبهون فى تحريكهم السفن من يجذف ثقلا بين يديه ويمشى به الى خلفه ، فسفن مصر تتحرك الى ضد الجهة التى اليها الملاح متوجـه » ثم يضيف « وأما أى الحالتين أسهل ، والبرهان عليها فموضعه العلم الطبيعى ، وعلم تحريك الأثقال ».

٩٨ ــ العكيرى : نوع من المراكب أصله من الهند وكان يشبه الغراب [2] والشينى ، ولكنه أوسع منهما ، فهو يحتوى على (٦٠) مجدافا ، ويكون عادة بدون ظهر ، ولكنه يسقف وقت القتال حتى لا ينال الجـذافين أى أذى : ويصفه ابن بطوطة [3] عند زيارته للسند ، فيقول عن سلطان مدينة قندهار « وبعث معنا ولده فى مركب يسمى العكيرى ، وهو يشبه

---

(١) الروازن : مفردها (روزنة) وهى الكوة (معربة) (نقلا عن الأسطول العربى ص ٣٨) .

(٢) انظر ص ٣٢ (الغراب) .

(٣) ابن بطوطة جـ ١٠ ص ٣٦٩ .

الغراب الا أنه أوسع منه ، وفيه ستون مجدافا . ويسقف وقت القتال حتى لا ينال الجدافين شيء من السهام ولا الحجارة » .

٩٩ ـــ العلابيات [١] : ضرب من سفن الأسطول المصرى مفردها (العلابى) .

١٠٠ ـــ العلايا : نوع من سفن البحر الأبيض المتوسط ، نسبة الى مدينة العلايا التى تقع على ساحل آسيا الصغرى العربى ، وذلك لشهرتها بالخشب الجيد الذى تصنع منه السفن والذى تستورده معظم دول البحر الأبيض وخاصة مصر ويقول ابن بطوطة « ومدينة العلايا التى ذكرناها كبيرة على ساحل البحر ، يسكنها التركمان وينزلها تجار مصر واسكندرية والشام . وهى كثيرة الخشب ، ومنها يحمل الى سائر بلاد مصر ، ولها قلعة عجيبة منيعة ، بناها السلطان المعظم علاء الدين الرومى [٢] » .

١٠١ ـــ العمائم : مفردها عمامة والعامة ، يقول ابن سيده [٣] ، هى عيـــدان مشدودة تركب فى البحر . ثم يضيف « تتخذ من أغصان الشجر ويعبر النهر عليها وجمعها عامات وعوم وعام » . ويستعمل هذا النوع من المراكب فى مناطق السدود فى السودان فى منطقة بحر الجبل . وفى أنهار بلاد الهند . (انظر لوحة رقم ٥٦) .

١٠٢ ـــ عرداس [٤] : ضرب من السفن الصغيرة ، أخذت اسمها من عرندس [٥]، ومعناه حجرة لعبة الأطفال .

١٠٣ ـــ الغارب : جاءت فى معظم المراجع ، هى ضرب من السفن الصغيرة ، وقد عرفت بهذا الاسم نسبة الى أنها كانت تستعمل للنزهة فى النيل فى فصل الصيف بعد غروب الشمس فعرفت بالغارب .

---

(١) البحرية المصرية ص ١٢٦ الاسطول العربى ص ٤٤ .
(٢) ابن بطوطة جـ ٥ ص ١٨٨ .
(٣) المخصص جـ ١٠ ص ٢٩ .
(٤) المقدسى ص ٣١ .
(٥) دوزى جـ ٢ ص ١٠٩ .

١٠٤ ـــ الغراب : جمعها أغربة [١] وغربان ، وهو نوع من المراكب أخذه العرب عن القرطاجنيين والرومان وغيرهم من أمم البحر الأبيض المتوسط ، وبقيت الى عهد الدولة العثمانية . وقد سمى بهذا الاسم لأن مقدمه يشبه رأس الغراب أو الطائر ويمثل فى الماء الطير فى الهواء [٢] ، قال ابن الساعاتى المتوفى سنة ٦٠٤ هـ (انظر لوحة ١٠ ، ١٤ ، ١٩ ، ٢٦) .

وركبت بحر الروم وهو كحيلة   والموج تحسبه جيادا تركض
وكم من غراب للقطيفة أسود   فيه يطير به جناح أبيض

وجاء فى وصف الغراب لابن أبى حجلة التلمسانى المتوفى سنة ٧٧٦ هـ :

غربانها سود وبيض قلوعها   يصفر منهن العدو الأزرق

وقال ابن الابار البلنسى المتوفى سنة ٦٥٨ هـ فى وصف الغراب :

يا حبذا من بنات الماء سابحة   تطفو لما شب أهل النار تطفئه
تطيرها الريح غربانا بأجنحة الـ   حمائم البيض للاشراك تزرؤه
من كل أدهم لا يلغى به جرب   فما لراكبه بالقار يهنؤه
يدعى غرابا وللفختاء سرعته   وهو ابن ماء وللشاهين جؤجؤه

وجاء فى شفاء الغليل (للخفاجى [٣] المتوفى سنة ١٠٦٩ هـ) أن اسم الغراب لنوع من السفن مشهور فى أشعار المحدثين لا سيما المغاربة ، ولا أدرى هل هو على التشبيه أو غلط فى الترجمة » .

وكان الغراب يحمل الغزاة ويسير بالقلع ، كما كان يسير بعدد من المجاديف لا يتجاوز (١٨٠) مجدافا [٤] ، ويقول ابن شداد[٥] « ومن

---

(١) دوزى ص ٢٠٤ جـ ٢ .
(٢) البحرية المصرية ص ١٢٣ .
(٣) الاسطول العربى ص ٣٩ .
(٤) البحرية المصرية ص ١٢٣ .
(٥) ابن شداد : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية جـ ٣ ص ٢٢٠ .

خصائصه أنه كان مزودا بجسر من الخشب يهبط على مركب العدو ويمر على ظهره الجند فيقاتلون بالأساليب البرية » .

١٠٥ ـــ الغليون (Galleon) : هو أرقى ما وصل اليه السفن الحربية فى القرن السادس عشر ، اخترعه البرتغال واستعملوا الغليون المسمى (Sao Joao) فى الهجوم على تونس سنة ١٥٣٥ م . والغليون سفينة ذات أربعة صوار وليس لها مجاديف وتحتوى على ساحتين للقتال فى المقدمة والمؤخرة . ويمتاز الغليون بنتوء المؤخرة البارز ومع ذلك فهو لا يستخدم فى شق سفن العدو لأن استدارة جسم السفينة عند المؤخرة يتساوى مع بروز المؤخرة (انظر لوحة رقم ٦١) ويبلغ طول الغليون ثلاثة أمثال العرض بعد أن كان مثلان أو مثلان ونصف فى السفن السابقة . ويعتبر الغليون من السفن الشراعية الممتازة ذات الأسلحة الثقيلة ، ولذلك فقد عملت فتحات خاصة لها على جانبى ساحة القتال . وقد ساعد طول الغليون وقلة عمقه على سرعة حركته . ولذا فقد أطلق عليه اسم (سفينة السباق) بينما تسمى السفن الحربية القديمة (سفن الاشراف العام) . وعلى الرغم من التطورات الكثيرة التى أدخلت على الغليون حتى أصبح أرقى أنواع السفن الحربية ، فان المقاتلة كانت لا تحبذه ، ذلك أن المعارك الحربية كانت فى ذلك الوقت تحدث مواجهة بالسلاح الأبيض ، كما كان يشترك فيها الجنود البرية على الساحل ، ولذلك فان ساحة القتال المرتفعة فى سفن الأشراف كانت تحمى المقاتلة من الاعتداء من الجنود البرية على الساحل ، بينما تعرضهم ساحة الغليون المنخفضة لخطر الاعتداء الساحلى [1] .

وفى موقعة الارمادة الأسبانية (Armada) سنة ١٥٨٨ ، استعمل الأسطولان الأسبانى والانجليزى الغليون ، فعندما أبحرت الارمادة من لشبونة كانت تتكون من (١٠١) قطعة حمولة كل منها (١٥٠) طنا

---

(١) Naish : Ships & Shipbuilding, vol. III, P. 479

أو يزيد [1] . ويقال ان غلايين الأسطول المصرى التى اشتركت فى حرب القرم سنة ١٨٥٣ م يحتوى كل منها على مائة مدفع و (١٠٤٠) جنديا يرأسهم قائد برتبة (عقيد) [2] . وقد عرف الغليون فى القرن التاسع عشر باسم (قباق) [3] وكان يوجد فى الأسطول المصرى غليون اسمه (مصر) [4] ، له ثلاثة سطوح ، السطح الأول يحمل (٣٢) مدفعا طويلا من عيار (٣٠) ، والسطحان الآخران يحملان (٦٨) مدفعا قصيرا من عيار (٣٠) . وقد حلت المدرعة الآن محل الغليون فى الأساطيل البحرية .

١٠٦ — الغولت : (Goélette) [5] جمعها غواليت ، من مراكب الأسطول المصرى فى القرن الثامن عشر والتاسع عشر [6] ، وقد عرف كذلك باسم (غيلاطة) [7] . ومن مميزاته أنه سريع نظرا لضيق عرضه وكبر طوله . ويحتوى الغولت عادة على (٧) مدافع من عيار (٤) بوصة .

١٠٧ — فكتورى [8] (Victoroe) أطلق هذا الاسم على السفن المخصصة لنقل الركاب ، وليست لنقل البضائع ، وذلك فى القرن الثانى الميلادى . وكان طريق ملاحتها يبدأ من برنديزى الى دوراز ثم يتجه شرقا وتنتهى عند سالونيكا .

١٠٨ — فاسلى (Phaseli) : سفينة خاصة بنقل الركاب من مكان لآخر ، وقد استعمل هذا النوع من السفن فى حوض البحر الأبيض قبل الميلاد

---

(١) Cecil Torr : Ancient Ships, P 62

(٢) البحرية المصرية ص ٣٥١ .

(٣) كلوت بك : لمحة عامة الى تاريخ مصر ج ٢ ص ٢٤٣ .

(٤) البحرية المصرية ص ٣٦٠ .

(٥) كلوت بك ج ٢ ص ٢٣٧ ، على مبارك : الخطط التوفيقية ج٧ ص ٥٢ .

(٦) سرهنك : ج ٢ ص ٢٤٢ .

(٧) ابن بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على «ص٧٥ الى ٩٤ » .

(٨) Ancient Ships, P 110

وبعـده [1] . وقد استعملت فى العصور الوسطى وخاصة فى الحروب الصليبية كوسيلة سريعة فى نقل قواد الأساطيل والنجدات من المقاتلين من جميع دول أوروبا [2] .

١٠٩ ــ فرقاطــة (Frégate) : سفينة من قطع الأسطول المصرى فى القرنين الثامن عشر والتاسع عشر . وتحتوى الفرقاطة عادة على ستين مدفعا من عيار (٢٤) وعدد بحارتها (٧٠٠) بحار . وكانت تعرف أيضا باسم فرقطون ، وقد حل محل الفرقاطة الآن الطرادة [3] .

١١٠ ــ فريجات [4] (Fregate) نوع من السفن الحربية الخفيفــة الحركة من أساطيل البحر الأبيض فى العصور الوسطى .

١١١ ــ فوست (Fuste) [5] : مركب حربية صغيرة ، تستعمل فى بعض الأحيان لنقل البضائع الثمينة . وقد انتشر استعمال هذا النوع من السفن فى القرن السادس عشر فى حوض البحر الأبيض المتوسط .

١١٢ ــ القادس [6] : يقول ابن سيده القادس : لوح من ألواح السفينة ، وقيل هى السفينة . وجاء فى معظم المراجع [7] العربية ، هى السفينة الكبيرة أو العظيمة . ويقول دوزى ، القادس : سفينة بحرية كبيرة تشبه البارجة.

١١٣ ــ القراق أو القــرقور [8] :(Caraque أو Carrack أو Kroeck) جمعهـا قراقير ، هى من سفن العصور الوسطى المتعددة الصــوارى والشرع فقد استخدمها أهل اسكنديناڤة فى البحر الأبيض المتوسط منذ القرن

---

(١) Catulus, Vol. IV, P. (1-5) .

(٢) Ancient Ships, P. 110 .

(٣) البحرية المصرية ص ٢٦٢ .

(٤) Ships & Shipsbuilding, III, P. 471.

(٥) Ships & Shipbuilding, III, P. 471.

(٦) ابن سيده جـ ١٠ ص ٢٥ .

(٧) البحرية المصرية ص ١٢٧ الاسطول العربى ص ٤٥ .

(٨) Lethbridge, T C, P. 563.

الحادى عشر (سنة ١٠٤٣) [١] . ويقال أن كلمة قراق مأخوذة من الاسم الايطـالى [٢] (Caricare) بمعنى حمل . ولعل الاسم الايطالى نفسه مأخوذ من كلمة (Curach) ومعناها السفينة . (انظر لوحة رقم ٣١) .

والقرقور ، هى من السـفن الكبيرة التى كانت تسـتعمل فى تموين الأسطول بالزاد والمتاع والذخيرة ، ومنها ما كان يحتوى على ثلاثة ظهور ، كما انها متعددة الشرع والصـوارى ولا يخشى معها الرياح العاصفة . وفى القرن الخامس عشر كان القراق من السفن التجـارية الهامة القوية البنيان ، فقد كانت مستديرة الشكل ولها نتوءات كثيرة على جانبيها تحميها من الاحتكاك بأرصفة الموانى . كما كانت تحتـوى على ساحة قتال على ظهرها ووسط السفينة منخفض نسبيا ، أما ساحات القتال فى المقدمة والمؤخرة ، فمبنية على مستويين أو ثلاث أعلى من الوسط . وقد استطاعت هذه السفينة أن تعوض كل مواضع الضعف فى بناء السفن السابقة ، فأصبحت قادرة على السير فى جميع الظروف الجوية تقريبا ، كما استطاعت الرسو على شواطىء ليست ممهـدة لرسو السفن [٣] (انظر لوحة رقم ٦٠) . ومن أشـهر قواقير القرن السادس عشر ، سفينة الملك هنـرى الثامن التى بنيت سنة ١٥١٢ م والمعروفة باسم (رجينت) أى السفينة الملكية ، فقد كانت حمولتها (١٠٠٠) طن ومسلحة بـ (١٥١) مدفعا من الحديد ، (٢٩) مدفعا من النحاس وعليها (٤٠٠) جندى ، (٣٠٠) بحار . ولما احترق هذا القرقور بنى هنرى الثامن آخر عرف باسم (القرقور العظيم) أو (القرقور الامبراطورى) كما عرف باسم (هنرى الامبراطورى) ، وهنـرى حمدالله (Henry Grace à Dieu) وكانت تختصر (هارى Harry) . وكانت حمولته (١٥٠٠) طن وعليها (١٩٢) مدفعا وتتكون حاميته

---

(١) البحرية المصرية ص ١٢٠ .

(٢) ورد فى كتاب الاسطول العربى لمحمد ياسين الحموى ص ١٣١ أن القرقور اسبانية الأصل .

(٣) Abell, Sir Westcott : The Shipwright's Trade, P. 584.

من (٩٠٠) رجل . وكانت تحتوى على أربعة صوار وعدد كبير من الشرع وقد احترقت هذه السفينة أيضا سنة [١] ١٥٥٣ م .

١١٤ — القرويت [٢] : من سفن الأسطول المصرى فى القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، وقد اشتركت سفن القرويت فى الأسطول المصرى فى حرب القرم (سنة ١٨٥٣) ، وكان يحتوى على (٢٤) مدفعا ، (٢١٣) جنديا .

١١٥ — قوارب الخدمة : القوارب سفن صغيرة تكون مع أصحاب السفن البحرية تستخف لحوائجهم فهى من توابع الأسطول . وهى معروفة فى مصر منذ أقدم العصور وقد وردت فى كتاب عمرو بن العاص الذى وصف [٣] فيه مصر . وجاء فى دواوين ابن مماتى [٤] أن عمال الديوان كانت لهم مراكب خاصة تعرف باسم قوارب الخدمة ينتقلون بها من اقليم الى آخر لجمع الخراج للديوان .

١١٦ — القنجة [٥] : نوع من السفن التى تستعمل فى المحيط الهندى والبحر الأحمر وتمتاز بمؤخرتها المربعة . ويقول دوزى [٦] ، ان القنجة سفينة طويلة مغطاة تشبه (الجندول). وكان للسلطان العثمانى قنجة تعرف باسم (قنجة باش) خاصة لركوبه عندما يريد النزهة فى البسفور فقط .

١١٧ — الكار : يقول ابن سيده [٧] ، الكار سفن منحدرة فيها طعام فى موضع واحد . ويقول دوزى [٨] ان كلمة كار مأخوذة من كلمة (Carriere)

---

(١) Naish, P. 478.
(٢) البحرية المصرية ص ٣٥٠ . ٣٥١ .
(٣) البحرية المصرية ص ١٢٠ ، الاسطول العربى ص ٣١ .
(٤) ابن مماتى ص ٢٩٧ .
(٥) العرب والملاحة فى المحيط الهندى ص ٢٤٢ .
(٦) دوزى جـ ٢ ص ٤٠٩ .
(٧) المخصص جـ ١ ص ٢٩ .
(٨) دوزى جـ ٢ ص ٤٣٤ .

بمعنى حمل ، وهو نوع من السفن تشبه البارجة . والكار نوع من السفن استعمل فى أساطيل العصور الوسطى لحمل المؤن والزاد .

١١٨ — كديكارى [١] (Cordicarioe) ، أطلق هـذا الاسم قديما على المراكب النهرية ، وخاصة تلك التى تسير فى نهر التيبر الذى تقع عليه مدينة روما وكانت الكلمة تعنى فى اللاتينية السفينة أو المركب ، كذلك أطلق هذا الاسم على بحارة نهر التيبر ، وكانت توجد نقابة للبحـارة اسمها (Cordicariorum) فى مدينة اوستيا (Ostia) بالقرب من مصب نهـر التيبر .

١١٩ — كامارى [٢] (Camaroe) استعمل هذا النوع من السفن فى البحر الأسود فى القرن الأول الميلادى . وهى عبارة عن سفن خفيفة الهيكل يتراوح عدد بحارتها بين (٢٥ ، ٣٠) رجلا . ويمتاز بتشابه المقدمة والمؤخرة والمجاديف المصفوفة على الجانبين . وقاع السفينة مسطح والجوانب واطئـة جـدا ولذا فهى تستعمل المتاريس فى الحالات الجـوية غير المـلائمة .

١٢٠ — الككم : قال ابن بطوطة [٣] عند ذكره « مراكب الصين » ومراكب الصين ثلاثة أصناف : الكبار منها تسمى الجنـوك والمتوسطة تسمى الزو والصغار تسمى الككم ، وتحتوى الككم ، كما هو الحال كذلك فى الجنك على المصارى (الغرف) ويضيف ابن بطوطة « ثم ان فتى لى يسمى هلالا أتانى غدوة الجمعة فقال : ان المصرية التى أخـذناها بالجنـك ضيقة لا تصلح . فذكرت ذلك للناخذاه (للربان) فقال ، ليس لى فى ذلك حيلة ، فان أحببت أن تكون فى الككم ففيه المصـارى

---

(١) السفن القديمة ص ١٠٥ . Corp Iscr Latmin, vol. XIV, No 41444

(٢) Strabo, XI, P 12.

(٣) ابن بطوطة جـ١ ص ٣٧٧ ، ٣٧٨ .

على اختيار ، فقلت نعم وأمرت أصحابى فنقلوا الجـوارى والمتاع الى الككم » .

١٢١ ــ كوربتاى [١] (Corbitoe) استعمل هذا النوع من السفن منذ أقدم العصور ، فقد استخدمه الرومان فى القرنين الثانى والأول قبل الميلاد . وأطلق هذا الاسم على السفن التجارية ذات الأحجام الكبيرة فى العصور الوسـطى .

١٢٢ ــ كارونيه [٢] : ضرب من السفن الحربية الصغيرة الحجم [٣] .

١٢٣ ــ كيكرو [٤] (Kykroi) يطلق هذا الاسم على السفن التجارية التى كان الاغريق يستعملونها فى القرنين الخامس والرابع قبل الميلاد .

١٢٤ ــ الكوتير [٥] (Côtre) من سفن الأسـطول ، ويستخدم فى وقت السلم للنزهة [٦] ويحتوى الكوتير وقت الحـرب على أربعـة مدافع من عيار (٤) بوصة . وقد استخدم هذا النوع من السفن فى الأسطول المصرى فى القرن التاسع عشر .

١٢٥ ــ الكندرة : ضرب من سفن الصين ، يستخدم لنقل الركاب وهى متوسطة الحجم جاء ذكرها فى رحلة ابن بطوطة [٧] للصـين قال « ولما وصلنا كنلوس (احدى الجزر التى تقع شرقى الصين) أقام بها عشرا (يعنى ربان سفينة) ثم اكترى (كندرة) يسافر فيها الى المهل بهدية للسلطانة وزوجهـا ، فأردت السـفر معـه فقال : « لا تسـعك الكنـدرة أنت وأصحابك ، فان شئت السفر منفردا عنهم فدونك » . فأبيت ذلك ، وسافر فلعبت به الريح ، وعاد الينا بعد أربعة أيام وقد لقى

---

(١) السفن القديمة ص ١٠٥ نقلا عن . (Lucilius, apud Nonium, P 533)

(٢) المقدسى ص٣١ .

(٣) دوزى جـ٢ ص ٤٣٤ .

(٤) Ancient Ships, P. 110. نقلا (Aristophanes, pax, P 143)

(٥) سرهنك جـ٢ ص ٢٤٢ ، كلوت بك جـ٢ ص ٣٧٠ .

(٦) البحرية المصرية ص٢٦١ .

(٧) ابن بطوطة جـ١٠ ص ٣٨٧ .

شدائد فاعتذر لى وعزم على فى السفر معه بأصحابى ، فكنا نرحل غدوة فننزل فى وسط النهار بعض الجزائر ، ونرحل فنبيت بأخرى » .

١٢٦ — الكيك : من السفن الشراعية التى استعملت فى الأسطول المصرى فى العصر العثمانى ويحتوى الكيك عادة على ثلاثة صوارى وعدد كبير من الشرع يتراوح بين ستة وثمانية أشرعة (انظر لوحة رقم ٦٧) .

١٢٧ — لمبى [١] (Lembi) من السفن التى استعملها الأغريق فى القرن الثالث قبل الميلاد ، وقد استعملها القراصنة فى العصور الوسطى فى حوض البحر الأبيض المتوسط .

١٢٨ — لنترز [٢] (Lintres) قوارب صغيرة تستعمل فى الأنهار فقط .

١٢٩ — لوسراى [٣] (Lusoriae) سفن استعملت فى العصور القديمة للحروب النهرية ، فقد استخدمت فى نهر النيل والفرات ودجلة والدانوب والرين . وفى العصور الوسطى ادخلت عليها بعض التغييرات وأصبحت تستخدم فى البحار .

١٣٠ — الماجشون [٤] : ضرب من السفن الكبيرة تستعمل فى المحيط الهندى .

١٣١ — الماعونة [٥] (Mahonne) نوع من السفن الكبيرة الحربية كان يستعمله الفرنجة فى نقل البضائع . ويبلغ طولها ١٩٥ قدما وعرضها ٣٣ قدما وتحتوى على ثلاث صوار . وكانت تجهز الماعونة بأربعة وعشرين مدفعا وحمولتها (٦٠٠) شخص .

١٣٢ — مايبرونيز [٦] (Myoparones) نوع من السفن الحربية المتوسطة الحجم ، استعملت فى حوض البحر الأبيض فى القرن الأول قبل الميلاد ،

---

(١) Plybois V P 109

(٢) Ancient Ships P. 109

(٣) Cecil Torr., P. 110.

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٧ ، الاسطول العربى ص ٤٦ .

(٥) البحرية المصرية ص ١٢١ .

(٦) Ancient Ships, P. 108.

كما استعملت فى العصور الوسطى فى أعمال القرصنة . وتمتاز بسعة عرضها بالنسبة الى طولها ولذا فهى أكثر مقاومة لتقلبات البحار .

١٣٣ — المثلثة [١] : مركب صغير مقدمه عريض ومؤخره مدبب ولذا فهو يبدو كأنه مثلث .

١٣٤ — المرمة [٢] : جمعها مرمات ، نوع من السفن التجارية الكبار التى تجوب المحيطات .

١٣٥ — مسبحية [٣] : ضرب من سفن المحيط الهندى والبحر الأحمر .

١٣٦ — المسطح : (Mistic أو Mustique) جمعها مسطحات وهو نوع من المراكب الكبيرة الحجم يشبه البطسة كانوا يجرونها فى البحار وقت الحرب خلف المراكب الأخرى من مراكب الأسطول خشية أن تغرق هذه فى واديها [٤] ، ويسميها الأسبانيون (Mistico) والبرتغاليون (Mestech) ، ويقول دوزى ربما سميت كذلك لأن لها سطحا ، وهى من أكبر سفن الأسطول الاسلامى [٥] » .

١٣٧ — مسكتت : اعتقد المصرى القديم أن (رع) اله الشمس حين يصل الى الأفق الغربى كان ينتقل من قارب النهار الى قارب المساء وأطلق عليه المصرى (مسكتت) فهو اذن قارب الليل . (انظر لوحة رقم ٦ (أ)) .

١٣٨ — المسمرة [٦] أو المسمارية : جمعها مسماريات وهى السفينة التى تستعمل فيها المسامير الحديدية لربط ألواحها بعضها ببعض ، بخلاف السفن المستعملة فى بحر الهند التى تربط الألياف ألواحها أو أن تكون مؤلفة من جذع شجرة كبيرة ، ويعرف هذا النوع الأخير باسم (جنك)

---

(١) المقدسى ص ٣١ .
(٢) البحرية ص ١٢٤ ، الاسطول العربى ص ٤١ ، المقريزى : السلوك جـ ٢ ص ١٨٩ .
(٣) المقدسى ص ٣٢ .
(٤) ابن شداد : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية جـ٣ ص ٢٢٠ .
(٥) الاسطول العربى ص ٤١ ، سعيد عاشور المماليك ص ٤٤٩ .
(٦) البحرية المصرية ص ١٢٥ .

وقد استعمل (فاسكودى جاما) ثلاث مسماريات فى رحلته التى قام بها من مدينة بلندة الى مدينة قليقوت (على شاطىء الهنـد الغربى) فقطعها فى ثلاثة وعشرين يوما بعد انقطاع موسم الهند (أى الرياح الموسمية) وهى المعروفة باسم (Mousson) .

١٣٩ ــ المصاب [١] : السفينة الكبيرة وتمتاز باحتوائها أربعة صوار عمودية وهى الصارى الكبير وهو المنصـوب فى وسط المركب ، وصـارى المـازانة (missaine) ، وهو المنصوب فى منتصـف الجـزء الأمـامى وصارى المؤخر وهو المنصوب فى منتصف الجزء الخلفى . وللمركب صار رابع ، أفقى فى صدر المركب وبارز عن المقدم ويسمى صـارى المقدم (Beaupré) . وقد وصفها الشاعر فقال :

والجن لم تنهض بما حملتنى أبدا ولا المصـاب فى الشرم

١٤٠ ــ معندجت : أطلق المصريون القدماء هذا الاسم على القارب الذى يعتقدون أن الاله (رع) يعبر به السماء من الشرق الى الغرب ، وهو اذن قارب النهـار .

١٤١ ــ المعادى [٢] : المراكب التى استخدمت لتعدية الناس عبر النيل ، وكان لها مواضع معينة لضبط رسوم التعدية . وقد كثر استعمال هذا النوع من المواصلات عبر النيل فى العصر المملوكى فكانت هناك معـدية أنبابة ومعدية المقياس (جزيرة الروضة الآن) ومعدية الجسر بالجزيرة (مكان كبرى عباس الآن) ومعدية جزيرة الذهب (وهى التى أخذت ضاحية المعادى منها اسمها) .

١٤٢ ــ المعبر [٣] : نوع من السفن الصغيرة يعبر على ظهرها العساكر [٤] من شاطىء الى شاطىء أو من مكان الى آخر وقت الحرب ، وهى اذن من

---

(١) المخصص : جـ١٠ ص٢٧ .
(٢) المماليك – سعيد عاشور ص٤٥٠ ، المقريزى جـ١ ص ١٠٤ ، زيادة السلوك جـ٢ ص٥١٨ .
(٣) المقدسى ص ٣٢ .
(٤) البحرية المصرية ص ١٢٦ .

قطع الأسطول المصرى ، كما أنها تستعمل وقت الحاجة فى نقل الذخيرة والأسلحة عبر نهر النيل فقط .

١٤٣ ــ المعبدة [١] : السفينة التى طليت بالقار وهو الزفت . ويقال هى السفينة المدممة من قولهم دممت السفينة طليت بالقار [٢] .

١٤٤ ــ المقيرة [٣] : السفينة المطلية بالقار ، وأول من أجرى فى البحر السفن المقيرة المسمرة غير المحزوزة المدهونة والمسطحة غير ذوات الجآجى ، الحجاج بن يوسف الثقفى وقد جاء وصف هذا النوع من السفن فى شعر الحسن بن هانىء :

بنيت على قــدر ولأم بنيهــا   طبقــان من قــير ومن ألواح

فكأنها والماء ينطح صــدرها   والخــيزرانة فى يد المــلاح

جون من العقبان يبتدر الدجى   يهوى بصوت واصطفاق جناح

١٤٥ ــ المقلعة [٤] : السفينة الكبيرة ، ذات الشرع المتعددة الكبيرة الحجم ، قيل هى السفينة التى هى دائما على أهبة السفر والاقلاع ، من قولهم أقلعت المركب فهى مقلعة وقيل كذلك هى السفينة المحصنة من قولهم ، فما قصد موضعا الا ألفاه متقلعا ممتنعا [٥] .

١٤٦ ــ مكية [٦] : هى السفينة الصغيرة ذات الشراع الأبيض التى تحدث زفيفا موسيقيا جميلا عندما يلامس الريح شراعها ، كما تمتاز بسرعة جريانها وقد أخذت اسمها من الطائر المعروف باسم مكاء ، وهو طائر صغير

---

(١) البحرية المصرية ص ١٢٧ .

(٢) المخصص جـ١٠ ص٢٥ .

(٣) الاسطول العربى ص ٤٤ .

(٤) البحرية المصرية ص ١٢٧ .

(٥) دوزى جـ٢ ص ٣٩٧ .

(٦) المقدسى ص ٣٢ .

فى حجم البلبل وريشه أبيض مشوب بلون بنى بسيط ، وله صوت جميل يندر أن نجده فى غيره من الطيور [1] .

١٤٧ ـــ مراكب الملوحة : نوع من السفن المصرية التى كان يفرض عليها ضريبة خاصة فى العصر الفاطمى والأيوبى والمملوكى ، فقد ورد فى قوانين [2] ابن مماتى « هذه المراكب جارية فى ذلك الديوان ، يضمها الرؤساء لمدة معلومة بأجرة معينة ، واذا احتاجت الى عمارة اعتد لهم بأجرة مدتها بالنسبة من تقسيطة ذلك [3] الفصل ، وسنتها ثلاثة عشر شهرا ، منها خمسة ليلية ، يجب عنها نصف الضمان ، وفيها سبعة أشهر يجب عليها النصف الثانى ، أقساط متساوية والشهر الثالث عشر ، عطلة لا قسط فيه » .

١٤٨ ـــ ملقوطة : سفينة حربية كبيرة ، تخرج عادة بعد الأسطول لكى تلتقط الجنود وكذا المؤن والسلاح الذى فات على الأسطول أخذه ، وتستعمل وقت السلم كسفينة للركاب فهى تلتقطهم من الموانى [4] .

١٤٩ ـــ مونكسلا [5] (Monoxyla) نوع من المراكب يصنع من قطعة واحدة من الخشب . فهو عبارة عن جذع شجرة ثنى بحيث أخذ شكل هيكل المركب . وهذا النوع من المراكب استعمل فى كل زمان ومكان . فقد عثر عليه فى البحر الأسود كما عثر عليه فى دلتا نهر النيل ، وفى الهند وفى حوض البحر الأبيض المتوسط ، وفى نهر الدانوب والرون والشواطىء الشمالية لأسبانيا . كذلك استعمل الجيش الرومانى هذا النوع من المراكب كجسور عائمة .

---

(١) دوزى ص ٦٠٧ .

(٢) ابن مماتى ص ٣٤٨ .

(٣) جاء فى هامش ابن مماتى ص ٣٤٨ توضيح غموض المتن « انه تحسب الضريبة مدة العطلة بأجرة نظيرها من مدة العمل .

(٤) المقدسى ص٣١ ، دوزى ج ٢ ص ٥٤٤ .

(٥) Ancient Ships, 112. نقلا عن (Vegetius, III, 7)

١٥٠ ــ نقالة [1] : من سفن الأسطول المصرى فى القرن التاسع عشر ، وهى من السفن المتوسطة الحجم مجهزة بأربعة مدافع .

١٥١ ــ النهبوغ [2] : جاء فى معظم المراجع أنها نوع من السفن الطويلة السريعة الجرى وهى بذلك تشبه الى حد كبير السفن المعروفة بالدونيج المستعملة فى المحيط الهندى .

١٥٢ ــ الهرهور [3] : جاء فى معظم المراجع أنه ضرب من السفن ، وهى مركب صغيرة الحجم سريعة الجرى .

١٥٣ ــ هيبى [4] : (Hippi) نوع من السفن المزخرف برسوم على شكل رءوس الخيل . وكان الفينيقيون يستعملون هذا النوع من السفن فى العصور القديمة ثم اقتصر استعمالها فى العصور الوسطى على الصيد على الشواطىء الأفريقية ، فقد عثر على حطام سفينة من هذا النوع المزخرف برءوس الخيل على الشاطىء الشرقى لأفريقية وأحضرت الى مصر وقد نسبت الى مدينة قادش (انظر لوحة رقم ١٢ ، ٣٩ ، ٥٤) .

١٥٤ ــ الوابور [5] : من سفن الأسطول المصرى فى القرن التاسع عشر التى تسير بالبخار ويجهز هذا النوع من السفن عادة بـ (١٢) مدفعا و (١٧٩) جنديا .

١٥٥ ــ الواسطية [6] : ضرب من السفن النهرية الصغيرة ، أخذ اسمه من مدينة واسط .

١٥٦ ــ ولجية [7] : من السفن النهرية المستعملة فى شمال أفريقية ، وقد أخذ

---

(١) سرهنك جـ ٢ص ٢٨٧ .

(٢) الاسطول العربى ص ٤٥ ، البحرية المصرية ص ١٢٧ .

(٣) المقدسى ص٣٢ ، البحرية المصرية ص ١٢٧ ، الاسطول العربى ص ٤٦ .

(٤) نقلا عن Ancient Ships, 113. (Strabo II, 3, 4)

(٥) عمر طوسون : الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم ص ٧٧ .

(٦) دوزى جـ٢ ص ٨٠٢ ، المقدسى ص ٣١ .

(٧) المقدسى ص ٣١ .

اسمها من مدينة الولجة وهى كما يقول دوزى [1] « والولجة ناحية بالمغرب من أعمال تاهرت » ثم يضيف « جلسنا بعض العشايا بالولجة خارج مرسيه والنسيم يهب على النهر » .

١٥٧ — نيكات [2] : مفردها نيك (Jun) صينية [3] معربة وهى السفينة . ويقول (حزين) [4] ان مثل هذا النوع من السفن كانت تقوم من مدينة كانتون على الشاطىء الشرقى للصين وتنتهى عند مدينة كويلون (Quilon) فى الجنوب الغربى من الهند ، وكانت هذه المدينة هى أبعد نقطة بلغتها السفن الصينية غربا حتى عهد أسرة منج (Ming) فى القرن الثانى عشر الميلادى .

---

(١) دوزى ج ٢ ص ٨٣٩ « النهر هنا هو نهر سجورا الذى يقسم هوات » .
(٢) الملاحة عند العرب ص ١١٥ .
(٣) قاموس النهضة لاسماعيل مظهر .
(٤) Huzayyin (S.A.) Arabia and Far East, P. 143 (Cairo 1942).

الباب الثامن



مخطوط رقم (١)

كتاب الفوائد فى اصول علم البحر والقواعد

تأليف : شهاب الدين أحمد بن ماجد بن محمد بن عمرو بن فضل بن دَوْيك بن يوسف بن حسن بن الحسين بن أبى معلق السعدى بن أبى الركائب النجدى ، المتوفى فى مستهل العاشر الهجرى ونهاية القرن الخامس عشر الميلادى . وهو من علماء فن الملاحة وتاريخه ، ورث ذلك عن أبيه وجده فقد ألفا كذلك فى هذا الفن ، ولكن شهاب الدين هذا قد تفوق ، وهو الى ذلك شاعر استغل موهبته فى نظم القصائد والأراجيز التى ضمنها كل اختباراته ، وشعره رقيق ، ولكنه يضعف حين يحمل الاصطلاحات الفنية ويختل وزنه أحيانا أو يضطر الى الوقوع فى أخطاء صرفية ، ولكنه مع ذلك لون جديد فى الأدب العربى .

ولابن ماجد مؤلفات كثيرة فى علم البحار محفوظ معظمها فى مجموعتين بالمكتبة

الأهلية بباريس تحت رقمى (٢٢٩٢) ، (٢٥٥٩) ، أخذت عنهما صورة فوتوغرافية وحفظتا بدار الكتب المصرية تحت رقم (٥٨) جغرافيا ، والثانية تحت رقم (٣٩٥) جغرافيا .

وتشتمل المجموعة الأولى على الكتب الآتية :

١ ــ الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد .

٢ ــ أرجوزة مخمسة فى علم البحار .

٣ ــ أرجوزة بر العرب ، فى خليج فارس .

٤ ــ الجمة ، فى علم البحر .

٥ ــ حاوية الاختصار فى أصول علم البحار .

٦ ــ الذهبية فى علم البحار .

٧ ــ ضريبة الضرائب .

٨ ــ الفائقة فى قياس الضفدع المسمى بفم الحوت اليمانى ، وساكب الماء ، والظليم الفرد ، والنهر .

٩ ــ القصيدة المكية فى علم البحار .

١٠ــ كنز المعالمة وذخيرتهم فى علم المجهولات فى البحر والنجوم والبروج وأسمائها وأقطابها .

١١ ــ الأرجوزة المعربة .

١٢ ــ النتخات لبر الهند وبر العرب .

١٣ــ أرجوزة منسوبة لأمــير المؤمنين على بن أبى طالب فى معرفة المنازل وحقيقتها فى السماء وأشكالها وعددها .

وتشتمل المجموعة الثانية على الكتب الآتية :

١ ــ قصيدة فى علم البحر .

٢ ــ السبعية فى علم البحار .

٣ ــ الهدية ، أرجوزة فى علم البحر .

وهذه الثلاثة طبعت ضمن مجموعة فران سنة ١٩٢١ بباريس .

وقد ذكر بروكلمان كتابين آخرين لم يردا فيما سبق هما :

١ ـــ الميل : ويوجد فى الموصل (تحت رقم ٦٧ ، ٢٨٠) .

٢ ـــ فكرة الهموم والغموم والعطر المشموم فى علم المبارك المقسوم فى العلامات والمسافات والنجوم (وين ١٨٩٧) .

وتعتبر مخطوطة الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد أهم ما ألفه ابن ماجد بل من أهم ما صنف فى علم البحار على الاطـلاق . رتبها على اثنتى عشرة فائدة كالأبواب ، تكلم فيها عن أول من ركب البحر وأسباب ركوبه وصانعى السفن . ثم أفاض فى بيان المنازل والدارات والمسافات والقياسات والباشمات والرياح ومطالع المغارب والاستواءات والبرور والسواحل .. الخ » . والمخطوطة بخط المؤلف كتبت فى يوم الأحد المبارك السابع عشر من ربيع الثانى سنة أربع وثمانين وتسعمائة .

« انظـــــر ورقة (١) ، (٢) ، (٣) ، (٤) ، (٥) ، (٦) ، (٧) ، (٨) ؛ (٩) ؛ (١٠) ، (١١) » .

المخطوط رقم (٢)

كتاب انيق فى المناجيق

« وضع العبد الفقير المعترف بذنبه الراجى عفـــو ربه ابن ارنبغا الزردكاش سـنة ٨٦٧ هـ .

أولهما : الحمد لله مدبر الوجوذ ومؤيد الجنود .. وبعد فلما كان من سمت همته العلية (هامتى السماكين) ، وأزهرت نجوم سعوده فى درر الأفلاك .. اتابك العساكر الاسلامية ، مؤيد الملة المحمدية ، هو المقر الأشرف السيفى شمس العلا منكلى بغا الشمس .. ممن أخذ من كل فن بأوفر نصيب .. وجمع بين فضـــيلتى الحكم والحكم والسيف والقـــلم ، ورأيت أعظم مساعيه وأكثر دواعيه الى امعان النظر فيما يحفظ نظام الممالك وتنجلى به الخطوب الحوالك ، من أنواع جيد الحـــروب ، ورمى أعداء الدين

بمصميات الخطوب .. جمعت فى ذلك ما هو مع عظم قدره كالنقطة فى بحره والقطـرة من دره ، من أنواع المجـانيق والزيارات والسـلالم والحصارات ، والزحافات والجسورات ، ورمى المكاحل والقوارير .. وجعلته كتابا ورتبته فصولا وأبوابا ... الخ [1] » .

والمخطوطة بغير تاريخ ومن المرجح أن تكون من مخطوطات القرن التاسع أو من عصر المؤلف وهى موضحة بكثير من الصور والأشكال الخاصة بآلات المجانيق وكيفية استعمالها والهجوم بها على الحصون والقلاع والمراكب والسفن فى البحار، مع رسوم لها ورسوم أخرى لأنواع أخرى من آلات القتال والحرب .. وبآخر المخطوط فوائد للمواد الكيمائية التى يتكون منها البارود والقنابل المستعملة فى الرمى بالمناجيق .

وقد بدأ الناسخ من صفحة (١ الى ٧) بخط جيد واتبع ذلك ببعض الصور والأشكال حتى ص ٢٨ ومن ص ٢٩ أعاد الناسخ كتابة الكتاب من أوله وينتهى مع الصور والرسوم الأخرى والفوائد الى ص ١٠٩ ومسطرتها ١٥ سطرا ، ومقاسها ١٨×٢٦ سم (والمخطوطة موجـودة بمكتبة أحمـد الثالث باسـتانبول تحت رقم (٣٤٦٩) وصورتها بمعهد المخطوطات التابع للجامعة العربية تحت رقم (٤)) .

« انظر الأوراق (١٢) ، (١٣) ، (١٤) ، (١٥) ، (١٦) ، (١٧) ، (١٨) » .

المخطوط رقم (٣) ،

كتاب تحفة المجاهدين فى العمل فى الميادين

تأليف لاچين بن عبد الله الذهبى الحسامى المعـروف بالطرابلسى المتـوفى سـنة ٧٣٨ هـ .

كتب برسم الخزانة العالية المولوية الأميرية الكبيرية المجاهدية العضـدية السيفية بهادر الشهابى مقدم المماليك السلطانية الملكية الظاهرية . والمخطوطة مكتوبة بخط نسخ جميل والعناوين بالخط الثلث ومن المرجح أن تكون قد نسخت

---

(١) فؤاد السيد : فهرس المخطوطات المصورة جـ ٤ ص ٥ .

فى القرن التاسع الهجرى . وتقع المخطوطة فى (١٧) ورقة ومسطرتها (١٠) أسطر وبها صور وأشكال لميادين الحرب ومقاس الورقة ٢٣×٣١ سم .

أولهما : الحمد لله الذى أعلى قدر من اتصف بالشجاعة واشتهر ، وأعلى رتبة من جعل الفضل له بضاعة وجعل عقبى الصبر الظفر . وبعد فان للحروب لوازم لابد للمتصف بالشجاعة منها ، وجوازم لا يستغنى عنها ، وقد ضمن هـذا الكتاب ما يجب لمتعاطى الحـرب من الوقوف عليه ومعرفته ورسمه .. وشرحنا فيه ما يجب الوقوف عليه والوقوف عند حده ، وأن يجعله الشجاع عمدته حال هزله وجده .

« وهذه النسخة موجودة بمكتبة الفاتح باستنبول تحت رقم ٣٥١٢ وصورتها بمعهد المخطوطات رقم (١١) » .

ويوجد ست نسخ أخرى لهذه المخطوطة موجودة فى مكتبة رضا رامبور بالهند رقم (٣٥٢٤) ونسخة بمكتبة الفاتح باستنبول رقم (٣٥٠٩) ونسخة ثالثة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول تحت رقم (٢١٣٩) ونسخة رابعة بمكتبة بغداد كشك باستنبول رقم (٣٧٠) ونسخة خامسة بالمكتبة الأحمدية بحلب رقم (١٣٧٢) . أما النسخة السادسة فمؤرخة سنة ٨٠٠ هـ وكتبها محمد بن تمراز .

(انظر ورقة رقم ١٨ ، ١٩) .

المخطوط رقم (٤)

عبارات النفط (المحتاج اليها فى الحروب)

لم يعلم مؤلفه :

أولها : الحمد لله رب العالمين ، والصلاة والتسليم على سيدنا محمد خاتم النبيين وامام المرسلين ، وعلى آله وصحبه أجمعين .. وبعد فهذه عبارات تذكر فى النفط مستخرجة من أصـول الحكماء المتقدمين رحمة الله عليهم أجمعين .

وآخرها : تم وكمل جميع الكتاب المعروف بعبارات النفط بحمد الله وعونه [1] .

والمخطوطة مكتوبة بخط نسخ جميل وتقع في (٤١) ورقة ومسطرتها (١٢) ومقاسها ١٨×٢٦ سم .

وقد تم نسخها في ٢٨ رمضان سنة ٧٧٤ هـ .

« والمخطوطة موجودة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول تحت رقم (٣٤٦٩) وصورتها بمعهد المخطوطات تحت رقم (٢٨) » .

(انظر ورقة رقم ٢٠) .

المخطوط رقم (٥) :

غنية الطلاب فى معرفة الرمى بالنشاب

تأليف الامام العلامة علاء الدين طيبغا الأشرفى اليونانى قدس الله روحه المتوفى سنة ٧٩٧ هـ [2] .

أولهـا : الحمد لله العادل حكمه الشامل علمه القاهر سلطانه .. أما بعد فان الله تعالى حيث فرض علينا رمى النشاب الجزيل الثواب ، وارتباط الخيل التى عقد فى نواصيها الخير .. ولم أجد لأحد مما تقدم مصنفا شافيا فى الرمى على ظهور الخيل أحببت جمع فضيلتى الرمى والركوب .. وأردفتها بشرح وفصول يتمم فوائدها .. [3] الخ .

وآخرها : من دان تحصن .. ومن عدل تمكن ، فاجعل الدين كهفك ، والعدل سيفك ، تنج من كل سو ، وتظفر بكل مرجو .

وناسخ المخطوطة هو محمد بن على الأنصارى وفرغ منها فى ٢٣ جمادى الأولى سنة ٨٦٠ هـ وتقع فى (١٩٥) ورقة ومسطرتها (١٣) سطرا ومقاسها (١٩×٢٨ سم).

---

(١) المخطوطات المصورة جـ٤ ص ٢٢ .

(٢) بروكلمان جـ٢ ص ١٣٥ .

(٣) المخطوطات المصورة جـ٤ ص ٢٤ .

« والمخطوطة موجودة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول رقم (٢٦٠٨) وصورتها بمعهد المخطوطات تحت رقم (٣٠) » .

(انظر ورقة رقم ٢١) .

المخطوط رقم (٦) :

الحيل فى الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب

تأليف محمد بن منكلى الناصرى نقيب الجيوش فى سلطنة الأشرف شعبان (٧٦٤ هـ ــ سنة ٧٧٨ هـ [1]) .

أولهـا : الحمد لله الواسع ذى النعم والآلاء والأفضال والكرم .. وهذا كتاب الحيل فى الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب ، من حكم ذى القرنين الاسكندر بن فيلبس اليونانى ، وجد فى ديماس بالاسكندرية بين حجرين مطبقين ، أحدهما على الآخر مكتوبا باليونانية فترجم بالعربية، وهذا الكتاب فى جميع أبوابه يحتاج اليه فى أنواع الحرب من الحيل والمكر والخديعة ومخادعة العدو والاحتراس من مكره وعمل الآلات والسلاح ، وهو مبوب أبوابا نوعتها على تسعة أنواع (٣٩ بابا [2]) .

وآخرها : تم كتاب الحيل فى الحروب بعون الله تعالى وحسن توفيقه والحمد لله رب العالمين وصلواته على خير خلقه محمد وآله وصحبه .

والمخطوطة مكتوبة بخط جميل ووافق الفراغ منها فى شهر جمادى الآخرة سنة ٧٥٧ هـ وتقع فى (١٣٥) ورقة ومسطرتها (١٩) سطرا ، وهى موضحة الرسوم والأشكال والصور ، مقاسها ٢٠×٣٠ سم . وكتب على الغلاف « ملك العبـد الفقير .. الجناب العالى المولوى الكبير العلائى علاء الدين طيبغا العمرى الساقى الملكى الناصرى » .

والمخطوطة موجودة بمكتبة أحمد الثالث باستنبول رقم (٣٤٦٩) وصورتها بمعهد المخطوطات رقم (١٩) .

(انظر ورقة رقم ٢٢) .

---

(١) بروكلمان جـ٢ ص ١٣٦ .

(٢) المخطوطات المصورة جـ٤ ص ١٤ .

المخطوط رقم (٧) :

تبصرة ارباب الالباب فى كيفية النجاة فى الحروب
من الأسواء ونشر اعلام الأعلام فى العدد والآلات المعينة على لقاء الأعداء

تأليف مرضى بن على بن مرضى الطرسوسى [١] .

أولهـا : الحمد لله الذى خلق الانسان وهداه الى ايضاح مناهج المعارف فيما يعين على الجهاد وبعد ، فلما فطر الله تعالى مولانا وسيدنا الملك الناصر جامع كلمة الايمان قامع عبدة الصلبان صلاح الدنيا والدين .. أبا المظفر يوسف بن أيوب .. فقد وجب بما اصطفاه الله به منها أن يتحف بنتائج الأفكار ، ويقصد فيما يغنيه بما يعنيه على ما استعمله الله فيه من جهاد الكفار ويبالغ المخلص فى محبة أيامه فى اتحافه بالتحفة الجامعة لنصائح الأبرار ، ولذلك اعتمدت لتأليف هذا الكتاب .. ليكون اماما مرشدا لتقوية الجيوش على حرب المشركين .. وجعلته بابين : الأول منهما فى ذكر السلاح وأصنافه واختلاف نعوته وأوصافه .. والثانى فى ضرب المصافات فى الحـروب وتعبئـة مكائدها التى يبلغ بهـا الغـرض المطلوب .. الخ .

وآخرها : فانما الدنيا هبات ومساع تروى وان ليس للانسان الا ما سعى وان سعيه سوف يرى :

وانما المرء حـديث بعـده فكن حـديثا حسنا لمن وعى

وصلى الله على سيدنا محمد وآله وصحبه أجمعين والحمد لله رب العالمين .

المخطوطة مكتوبة بخطوط مختلفة آخرها بخط محمد بن سلمان سنة ٧٠٩ هـ وتقع المخطوطة فى (١٧١) ورقة ومسطرتها مختلفة وموضحة بالرسوم والصور والأشكال ومقاسها ١٨×٢٧ سم .

والمخطوطة موجودة بمكتبة ايا صوفيا باستنبول رقم (٢٨٤٨) .

وصورتها بمعهد المخطوطات رقم (١٠) .

انظر ورقة رقم (٢٣) ، (٢٤) ، (٢٥) .

---

(١) المخطوطات المصورة ج ٤ ص ٩ .

المخطوط رقم (٨) :

كتاب الحراقات

تأليف : أبو سعد العـلاء بن سهل .

أولهـا : من حق الملك صمصام الدولة وشمس الملة على من عرف قدر النعمة فى عنايته باظهار العلوم حتى يشيع فى الناس ذكرها ويعظم عنـدهم خطرها وحتى يأخذ طلابها بالحظ الوافر من فائدتها ويتهيأ بعائدتها ، أن يجعل خدمته فى ذلك بكل ما يجد السبيل اليه بعض شكر هذه النعمة وكيف لا يعنى باظهارها وقد لاقت به من يعرف فضلها .. وقد غبرت دهرا أبحث عن حقيقة ما يتحيل أصحاب التعاليم من القدرة على احراق جسم بضوء على مسافة بعيدة ويضاف الى ارشميدس من احراقه سفن الأعداء بهذا الضرب من الحيل ، حتى عرفت جملة الحال فيه وتعقبتها بالتفصيل ، فاستعنت عليه بما وجدته من كتب القدماء . وانتزعت منها ما تضمنت منه وهو وصف الاحراق بضوء الشمس المنعكس عن مرآة على مسافة قريبة . ونوع من الاحراق بضوء جسم قريب ينعكس عن مرآة وواصلت النظر فيما لم تتضمن منه حتى استخرجته وهو وصف الاحراق بضوء الشمس .

وتقع المخطوطة فى (٢٦) ورقة ومسطرتها ١٧ سطر ومقاسها ١٨×٢٦ سم .

(انظر ورقة رقم ٢٦) .

المخطوط رقم (٩) :

العز والمنافع للمجاهدين فى سبيل الله بالات الحرب والمرافع

ألفه بالأعجمية الرئيس ابراهيم بن أحمد بن غانم بن محمود بن زكريا الأندلسى المشهور بالرباش .. وترجمه الى العربية أحمد بن قاسم بن أحمد بن قاسم بن الفقيه بن الحجرى الأندلسى ، ترجمان سلاطين مراكش [1] .

---

(١) بركلمان جـ ٢ ص ٤٦٦ .

أولهـا : الحمد لله رب العالمين ناصر المؤمنين على القوم الكافرين .. وبعد يقول العبد الفقير : ابراهيم بن أحمد .. من اقليم غرناطة .. وسكنا مدينة اشبيلية وتولعت بالسفر فى المحيط فسافرت فيه مرارا ، ثم سافرت فى السفن الكبار المسماه بالغليونية (بالأعجمية) ، التى تأتى بالفضة من الهنود المغربية البعيدة فكانت تمشى عمارتهم كما هى عادتهم ، وفيها رجال عارفون بآلات الحرب البارودية . وكانوا يجتمعون مع أكابر القوم للكلام فى تلك الصناعة ، وتارة يأتون بالكتب المؤلفة فى ذلك الفن وهى كثيرة .. وكنت أجالسهم وأحفظ بعض ما يتفقون عليه ، ونشتغل بيدنا فى المدافع وجميعهم لا يظنون فى اننى أندلسى.. الخ[1] »
وقد رتبه على خمسين بابا .

والمخطوطة مكتوبة بخط مغربى وتم نسخها سنة ١١٩٨ هـ ، وهى موضحة بصور وأشكال كثيرة للمدافع وبعض المواقع الحربية . وتقع فى (١٣٠) ورقة ومسطرتها مختلفة .

والمخطوطة موجودة بالخزانة التيمورية بدار الكتب المصرية تحت رقم (٨٦) فروسـية .

وصورتها بمعهد المخطوطات تحت رقم (٢٤) .

(انظر ورقة رقم ٢٧ ، ٢٨) .

المخطوط رقم (١٠) :

رسالة فى اسماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالى

المؤلف : غير معروف (لم يذكره بروكلمان ولا كراوزه) .

أولهـا : الحمد لله حمدا يليق بجلاله والصلاة والسلام على خير خلقه محمد وآله وصحبه أجمعين ، وبعد فهذه رسالة مختصرة أذكر فيها أسـماء الرسوم المرسومة على الآلة المسماة بالاسطرلاب الشمالى ذات صفائح وبعض أعمالها . وهى مشتملة على مقدمة وخمسة عشر فصلا وخاتمة . وجاء فى حاشية الورقة الأولى ما يأتى (الاسطرلاب معنـاه ميزان

(١) فهرس المخطوطات المصورة جـ ٤ ص ١٩ .

الشمس وقال (كشيار) يعنى مرآة الشمس . والأصح أسطر تصنيف ولاب ولد هرمس مصنفة يونانى) .

آخرها : فينبغى أن يعمل على الربع الأشعة والمدارات حتى منه ، ما ذكرناه ويكون مثل هذه الصورة . تمت .

وتقع المخطوطة فى (١٠) ورقات ومسطرتها (٢١) سطرا ومقاسها ١٠×٢٠ سم والخط نسخ غير متقن ولكنه مقروء .

(انظر ورقة ٢٩) .

المخطوط رقم (١١) :

المقالة الخامسة ـ فى رسم الآلات الحادثة على تسطيح الكرة كالأسطرلاب الشمالى والجنوبى والزرقالة والشكازية والأرباع

المؤلف : مجهول المؤلف (لم يذكره بروكلمان ولا كراوزه) .

أولهــا : بعد الديباجة . وهى مشتملة على عدة أبواب ، الباب الأول فى رسم الاسطرلاب وهو آلة شريفة منسوبة الى اليويانيين ، أورد كوشيار فى بعض تصانيفه أن معناه ميزان الشمس ، ولهذا ظن أن أسطر ميزان ولاب شمس . وفى بعض تصانيف أبى الريحان اسمها أسطرلافون ، أى مرآة النجوم ، ولهذا (غير واضح) حمزة الأصفهانى من الفارسية ستارة ياب . وزعم بعضهم أن أسطر تصنيف ولاب اسم حكيم اخترع الاســطرلاب وهو ابن هرمس الحكيم ، كما حكى صاحب المقامات الحريرية عن أبى نصر الثمين ، انه قال ، ان لاب لما رسم من الدواير الفلكية فى سطح مستو سئل عنه هرمس بان يقول من سطر هذا ويقول هو فى جوابه سطره لاب ولهذا سمى بالاسطرلاب .. الخ .

آخرها : ومنتها الى الآخر يحصل المقنطرة المطلوبة .

وتقع المخطوطة فى (١٥) ورقة مسطرتها (٢٣) سطرا .. وبها (١١) جــدولا للهلال للشهور العربية من صفر الى ذى الحجة .. ومقاسها ٢٠×٣٠ سم .

« المخطوطة موجودة بدار الكتب المصرية تحت رقم (٧٠) مسيقات . وفى مصور معهد المخطوطات رقم (١٩٤) » .

(انظر ورقة رقم ٣٠) .

الخاتمـــة

لعل خير ما أختم به موضوع البحرية المصرية ، هو أن أذكر ما سجله الخبراء الغربيون عن الأسطول المصرى فى العصر الحديث ، الذى هو فى الواقع نهاية المطاف لخبرة عميقة امتدت جذورها الى عصر ما قبل التاريخ ، فالعصر الفرعونى ، واستمرت فى سلسلة متصلة غير مقطوعة الحلقات الى العصر المسيحى فالاسلامى فالحديث ، عقد للبحرية المصرية خلالها لواء الغار والافتخار فى الحرب والسلم على السواء .

يقول كلوت بك « وما هى الا فترة قصيرة من الزمن حتى أدهشت البحرية المصرية أساطين علماء البحر وثقاته ، سواء بدقة حركات السفن وضبطها ، أم بدربة البحارة وحسن قيامهم بالأعمال المنوطة بهم ، وقد أصبح المصريون وهم شعب مفطور على الامتثال ومحامد الخصال ، كأنهم خلقوا لممارسة البحر ، وبالنظر الى سكناهم شواطىء النيل ، وهو النهر الذى بلغ من السعة فى نظرهم ما دعاهم الى تسميته بالبحر ، كانوا من أقدر الناس على السباحة وأميلهم الى معاناة فنون الملاحة . ومن المناقب التى توافرت فيهم تأثرهم الشديد بعوامل المناظرة والمنافسة ، وحبهم ألا يحرز قصب السبق سواهم .

« ومعلوم أن ثغر الاسكندرية تتردد عليه زائرة سفن كثيرة ، تخفق عليها أعلام دول مختلفة ، فكان منظر هذه السفن يبعث فى نفوس الشبان المنتظمين منهم فى سلك البحرية روح الغيرة والحماسة ، ويستفزهم الى الرغبة فى اطلاع الخبيرين الفنيين على ما حذقوه من الحركات والمناورات ، ونما بذلك فى نفوسهم احساس الشمم ، وتنبه الشعور بالكرامة ، فكانت هذه المناظر من أقوى العوامل على تنافسهم فى احراز أوفر قسط من العلوم والفنون » .

أما عن عمال البحرية فقال « وان العمال المصريين هم الذين كانوا ينجزون أعمال انشاء السفن ، وقد أظهروا فيها من الأهلية والدراية ما يوجب الدهشة ،

وكان عدد من يشتغل منهم بالترسانة يتراوح بين ستة آلاف عامل وثمانية آلاف . وكان العمال المصريون يدركون بسهولة سر المهنة مما كان ينجز أمامهم من الأعمال ويتفهمون دقائقها بما عهد فيهم من الذكاء ودماثة الأخلاق والامتثال للرؤساء » .

وأبدى الكونيل روشفور سكوت[١] (Rochfort Scott) رأيه فى بحارة الأسطول المصرى فقال « ان البحارة المصريين فتيان أشداء يتدربون على اطلاق البنادق واستعمال الخنجر والخطاف . طعامهم جيد وكساؤهم حسن ، وتبدو عليهم دلائل الصحة التامة وينجلى فيهم الرضا ، والارتياح الى حظهم » .

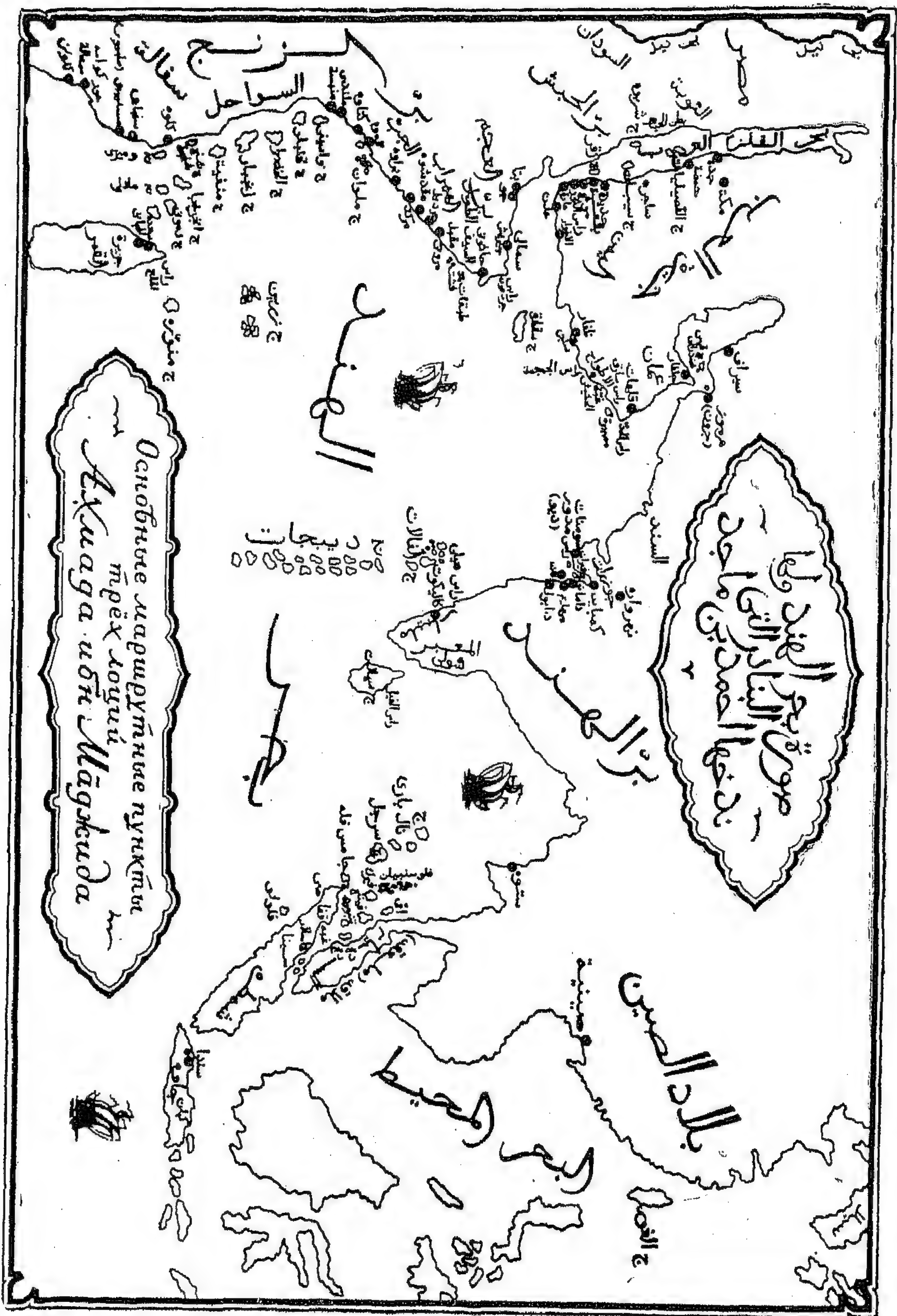
وكتب المسيو دى كرجرست [٢] (De Kergrist) عن ضباط البحرية المصرية ، فقال « ان ضباط الأسطول المصرى يتقاضون راتبا يعادل راتبنا وطعامهم جيد وملابسهم متجانسة وسفنهم مجهزة بأحسن المعدات ونظمها يشابه النظام الفرنسى وقباطنتهم الشبان الذين يتولون قيادة المراكب يجيدون المناورة » .

واذا كان هذا هو حال قوتنا البحرية فى القرن التاسع عشر ، فما بالك بها فى القرن العشرين بعد أن كسرت ثورتنا المباركة سنة ١٩٥٢ قيودها ، ودفعتها الى الأمام ، بعد أن زودتها بأحدث الآلات وأدقها حتى أصبحت أكبر قوة بحرية ضاربة فى شرق البحر الأبيض المتوسط .

---

(١) Scott (R): Rambles in Egypt & Candia, P. 152.

(٢) البحرية المصرية ص ٢٨١ .


Основные маршрутные пункты
трёх лоций
Ахмада ибн Маджида

وصـــف الاشـــكال

شكل (١)

سفينة من العصر الفرعونى نحتت مقدمتها على شكل رأس حيوانى وترجع الى سنة ١٠٠٠ ق.م وهى من سفن البحر الأبيض المتوسط الحربيـة (محفورة حفرا بارزا على جدران معبد هابو بالضفة الغربية بالأقصر) .

شكل (٢) ، (٣)

منظر سفن آسيوية وهى تغرق ، محفور حفرا بارزا على جدران معبد مدينة هابو ويرجع الى سنة ١٠٠٠ ق.م .

شكل (٤)

سفينة فى نهر دجلة ترجع الى سنة ٧٠٠ ق.م . محفورة حفرا بارزا على جدران قصر خسروباد الذى بناه الملك سرجون (بمتحف اللوفر) .

شكل (٥) ، (٦)

نقوش آشورية تمثل سفن فينيقية تجارية وحربية ترجع الى سنة ٧٠٠ ق.م. ، ويلاحظ أن السفن تحتوى على صفين من المجاديف . والنقش محفور حفرا بارزا على جدران قصر (Kouyunjik) الذى بناه الملك سنحريب .

شكل (٧) ، (٨)

سفينتان حربيتان مرسومتان على زهرية من صـناعة أثينا سنة ٦٠٠ ق.م. (بمتحف Capitoline بروما) .

شكل (٩)

مؤخر سفينة حربية على عملة من ليكا (Lycia) مؤرخة سنة ٤٠٠ ق.م .

شكل (١٠)

سفينة حربية ترجع الى سنة ٤٠٠ ق.م محفورة حفـرا بارزا على الاكربول (بمتحف الاكربول) .

شكل (١١)

مؤخر سفينة حربية اغريقية ترجع الى سنة ٣٠٠ ق.م (بمتحف اللوفر) .

شكل (١٢)

مؤخر سفينة منقوش على عملة من (Bithynia) مؤرخة سنة ٣٥٠ ق.م .

شكل (١٣)

مؤخر سفينة حربية عليه رسوم محفورة حفرا بارزا عثر عليه فى روما .

شكل (١٤)

سفينة رومانية من النوع المعروف باسم (Liburna) وترجع الى سنة ٥٠ ق.م . ونرى أن الجلد تلف حول المجاديف (بمتحف الفاتيكان) .

شكل (١٥)

سفينة رومانية تحتوى مقدمتها على شكل تمثال آدمى ومؤخرها على رقبة بجعة أو أوزة . محفورة حفرا بارزا على مقبرة بمدينة بومبيه سنة ٥٠ م (متحف Pompei) .

شكل (١٦)

سفينة رومانية ترجع الى سنة ٢٠٠ م عليها نقوش وتماثيل آدمية وملائكة مجنحة .

شكل (١٧)

سفينة تجارية منقوشة على عملة من مدينة الاسكندرية ترجع الى سنة ٦٧ م .

شكل (١٨)

سفينة تجارية منقوشة على عملة رومانية من عهد الامبراطور (Commodus) .

شكل (١٩) ، (٢٠)

حفر بارز لسفن عثر عليها بالقرب من مصب نهر التيبر .

شكل (٢١)

سفينة تجارية محفورة حفرا بارزا على ضريح بالفاتيكان يرجع الى سنة ٢٠٠ م — (بمتحف Letern) .

شكل (٢٢)

سفينة تجارية منقوشة نقشا بارزا فى اتيكا (Atica) وترجع الى سنة ٢٠٠ م بالمتحف البريطانى .

شكل (٢٣)

سفينة تجارية منقوشة على عملة من عهد الامبراطور ماكسيمان سنة ٣٠٥ م .

شكل (٢٤) ، (٢٥)

سفينتان حربيتان مرسـومتان بالفرسكو فى مدينـة بومبيه ترجعـان الى سنة ١٥٠ م (بمتحف نابولى) .

شكل (٢٦)

سفينة تجارية مرسـومة بالفرسكو بقرية بالقـرب من رومـا وترجع الى سنة ٢٥٠ م .

شكل (٢٧)

سفينة حربية من مخطوطة للالياذة ترجع الى سنة ٥٠٠ م (بمكتبة الامبروزيانا بميـلان) .

شكل (٢٨)

سفن فى الميناء مرسومة بالفرسكو بكنيسة (Apollinare) برافنا .

شكل (٢٩)

سفينة يحتوى مؤخرها على نقش يشبه العين . وقد أصبح رسم العين فيما بعد الفتحة التى تتدلى منها المرساة .

والسفينة مرسومة بالفرسكو فى احد كهوف (Ajunta) بالهند .

شكل (٣٠)

رأس آدمى من البرونز منحوت على مقدمة سفينة رومانية اشتركت فى موقعة اكتيوم سنة ٣١ ق.م (بالمتحف البريطانى) .

شكل (٣١)

مؤخر سفينة حربية يرجع الى سنة ١٥٠ م مرسوم على عملة رومانية .

شكل (٣٢)

كبش من البرونز منحوت على مؤخر سفينة ويرجع الى سنة ٥٠ م .

شكل (٣٣)

مرساة مرسومة على عملة رومانية .

شكل (٣٤) ، (٣٥) ، (٣٦)

أجزاء من مراسى من القصدير ترجع الى سنة ٥٠ م (بالمتحف البريطانى) .

شكل (٣٧)

يبين ختم رسم عليه سفينة ذات شراع واحد ، ودفة فى المؤخرة وهو ختم البنج (Elbing) ببولندا سنة ١٢٤٢ م .

شكل (٣٨)

يبين سفنا تحتوى على الشراع المعروف باسم لاتين (Lateen) مرسومة فى مخطوط بيزنطى يرجع الى سنة ٨٨٦ م .

شكل (٣٩)

يبين سفينة من العصور الوسطى تحتوى على ساحتين للقتال فى المقدمة والمؤخرة .

شكل (٤٠)

يمثل سفينة تجارية من سفن الشمال ذات المؤخرة المرتفعة والتى ظل الايطاليون يستعملونها حتى القرن الخامس عشر . وهذه الصورة محفورة على الخشب وترجع الى سنة ١٤٨٦ م .

شكل (٤١)

سفينة من سفن البحر الأبيض المتوسط المعروفة بالغاليون (Qalley) ونرى أن كل خمسة رجال يجدفون بمجداف واحد .

شكل (٤٢)

قطاع رأسى يبين الجزء الخاص بالمدافع أو ساحة القتال فى المقدمة وترجع السفينة الى سنة ١٦٩٢ م .

شكل (٤٣)

يبين خروج المقدمين من وسط حفتيه وكل ينظر الى غريمه ، يفعلون ذلك مرتين.

شكل (٤٤)

واذا وصل المقدمان الى رأس الميدان يرد المقدمان الى برا وأصحابهما يتتابعون، يفعلون ذلك مرتين .

شكل (٤٥)

اذا وصل المقدمان الى رأس الميدان من جــوا وأصحابهما متتابعون بعضهم بعضا ، يفعلون ذلك مرتين .

شكل (٤٦)

واذا وصل المقدمان الى رأس الميدان أحدهما من برا والآخر من جوا وكل ينظر الى غريمه .

شكل (٤٧)

يتقابل المقدمان بالطعن والتبطيل حتى يعدوا حلقة فى حلقة وذلك بترجــل أحد المقدمين عن فرسه .

شكل (٤٨)

فاذا جاء دور المبارزة ، يتفرق الصفان من وسط الميدان ويطلب كل صف رأس الميدان .

شكل (٤٩)

ثم يركزون رماحهم حتى يصل المقدمان الى رأس الميدان .

شكل (٥٠)

ثم ينصب لهم البرجاس فى الوسط ويبرز اليه الفرسان بالنوبة على الترتيب .

شكل (٥١)

ترتيب القرقورة ويعرف بميدان التسبير .

شكل (٥٢)

صفة البقجــة .

شكل (٥٣)

ميدان الطير .

شكل (٥٤)

اللعب بالبنود والتساريح .

شكل (٥٥)

صفة البتية والدخول لها .

شكل (٥٦)

ميــدان الضراب .

شكل (٥٧)

الحلقـة المشقوقة .

شكل (٥٨)

ترتيب الصفوف وسط الميدان .

شكل (٥٩)

الدر المنثور .

شكل (٦٠)

الدر المنظـوم .

شكل (٦١)

الكلاب المربع المزدوج .

شكل (٦٢)

الصف المسـتوى .

شكل (٦٣)

الصف الهـلالى .

شكل (٦٤)

الصف المعطوف .

وصف اللوحات

لوحة رقم ١ :

(أ) عمال من العصر الفرعونى يصنعون سفينة من جذوع النخل .

(ب) سفينة فرعونية مصنوعة من البردى وهى من السفن النهرية .

(عن البحرية المصرية)

لوحة رقم ٢ :

(أ) سفينة من العهد الفرعونى تستعمل المجاديف وكذا الشرع المصنوعة من الحصير ، وهى من السفن النيلية .

(ب) سفينة من العصر الفرعونى تسير بالشرع والمجاديف فى البحار .

لوحة رقم ٣ :

نموذج لمركب مصرية ترجع الى عهد الأسرة الرابعة سنة ٢٩٠٠ ق.م .

(عن المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ٤ :

نموذج لمركب نيلية من مصر ترجع الى سنة ٢٥٠٠ ق.م .

(عن المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ٥ :

تمثل سفينة الملكة حتشبسوت المنقوشة بالحفر البارز على جدران معبد الدير البحرى بالضفة الغربية للأقصر ، وترجع الى سنة ١٥٠٠ ق.م . وهى السفينة التى أرسلت الى بلاد (بونت) لشراء الحاصلات النادرة مثل العاج والأبنوس وما اليها .

عن (L'Histoire de Bateaux)

لوحة رقم ٦ :

(أ) تمثل سفينة الاله رع الصباحية والمسائية .

(ب) ، (جـ) المراكب التى كان يستعملها فرعون مصر فى المناسبات الدينية التقليدية .

لوحة رقم ٧ :

تمثل الأسطول الذى استعمله الملك رمسيس الثالث سنة ١٢٠٠ ق.م فى حروبه البحرية مع شعوب البحار (قبرص وكريت) . وقد وجدت منقوشة على جدران مدينة جابو على الضفة الغربية للأقصر .

عن (L' Histoire de Bateaux)

لوحة رقم ٨ :

تمثل السفينة التى حملت مسلة الملكة حتشبسوت الى أوروبا . وقد عثر على صورتها منقوشة على جدران الدير البحرى .

عن (L' Histoire de Bateaux)

لوحة رقم ٩ :

نموذج سفينة فينيقية ترجع الى القرن الثالث عشر قبل الميلاد .

عن (المتحف التجارى ببنسلفانيا)

لوحة رقم ١٠ :

نموذج سفينة فلسطينية ترجع الى القرن الثانى عشر قبل الميلاد .

عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ١١ :

نموذج سفينة من عهد هوميروس ، وترجع الى القرن الحادى عشر قبل الميلاد .

عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ١٢ :

نموذج سفينة بابلية تنتهى مقدمتها برأس فرس .

عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ١٣ :

نموذج سفينة فينيقية من نوع (Qalley) ، الذى ينتهى بمقدمة على شكل رأس السمك . وترجع الى القرن السابع قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٤ :

نموذج سفينة من قرطاجنة من النوع المعروف باسم (Qalley) وتنتهى المقدمة بشكل طائر يشبه البجعة . وترجع الى القرن الخامس قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٥ :

نموذج سفينة تجارية اغريقية ترجع الى القرن الخامس قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٦ :

احدى السفن المصرية الكبيرة التى بناها بطليموس الرابع .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ١٧ :

نماذج من الطمى المحروق (Terra-cotta) عثر عليها فى تناجرا وفى جزر بحر ايجه ، وهى تمثل السفن التجارية فى العالم الهلينى فى القرن الرابع والثالث قبل الميلاد .

لوحة رقم ١٨ :

(أ) سفينة تجارية رومانية فى الميناء ، محفورة على الخشب عثر عليها فى Astia . وترجع الى القرنين الأول والثانى للميلاد . ونلاحظ وجود دفتين فى منتصف كل جانب دفة ، كما قويت الجوانب بثلاث أو أربع عقد لحمايتها من الاحتكاك .

(ب) ذهبية مصرية من سفن نهر النيل وترجع الى العصر الرومانى .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ١٩ :

نموذج سفينة تجارية رومانية ، نحتت نهايتها على هيئة تماثيل آدمية وحيوانية وترجع الى القرن الثانى قبل الميلاد .

عن (Cecil Torr)

لوحة رقم ٢٠ :

نموذج سفينة تجارية رومانية ذات هيكل مستدير وترجع الى القرن الأول الميلادى .

عن (Cecil Torr)

لوحة رقم ٢١ :

دقل (مرسى أو هلب) من الحجر عثر عليه فى ميناء بيريه .

عن (المتحف اليونانى)

لوحة رقم ٢٢ :

نماذج من المراسى القديمة .

(أ) مرساة من العصر البرونزى مرسومة على خزف عثر عليه فى مالطة ويرجع الى سنة ١٨٠٠ ق.م .

(ب) مرساة عثر عليها فى سردنيا ترجع الى ٦٥٠ ق.م .

(جـ) مرساة مرسومة على عملة من منطقة البحر الأسود وترجع الى سنة ٤٥٠ ق.م .

(د) مرساة مرسومة على عملة من منطقة البحر الأسود وترجع الى سنة ٤٠٠ ق.م — ٣٧٥ ق.م .

(هـ) مرساة منقوشة على عملة سورية ترجع الى سنة ٣٠٠ ق.م الى سنة ١٦٠ ق.م .

(و) مرساة محفورة على قوس نصر (Tibezius) ترجع الى سنة ٢٠ م .

(ز) مرساة من النرويج ترجع الى ٧٠٠ م .

(ح) مرساة رومانية ترجع الى سنة ٤٠ م .

(ط) مرساة من العصور الوسطى ترجع الى ١٠٦٦ م من حوض البحر الأبيض المتوسط .

(ى) مرساة رومانية عثر عليها فى بحيرة (Nemi) (بمتحف فرانكلين Franklin).

لوحة رقم ٢٣ :

سفن اغريقية حربية من النوع المعروف باسم (Pantekontoros) . ونلاحظ أن مقدمها منحوت على شكل رأس طائر والمؤخرة على شكل ذيل الطائر . وقد أصبح هذا النوع من السفن فى العصور الوسطى مخصصا لصيد الحيتان .

عن (Cecil Torr)

لوحة رقم ٢٤ :

نموذج آخر من السفن المعروفة باسم (Pentekontoros) وهى تشبه شكل السمك الى حد كبير .

لوحة رقم ٢٥ :

نموذج سفينة إغريقية من النوع المعروف باسم (Trireme) ، أى ذات الثلاثة الصفوف من المجاديف . والقطاع الجانبى يبين الصفوف الثلاثة من المجاديف .

عن (المتحف التجارى بفلادلفيا)

لوحة رقم ٢٦ :

نموذج سفينة أغريقية ذات ثلاثة صفوف من المجاديف .

عن (المتحف اليونانى)

لوحة رقم ٢٧ :

نموذج سفينة ذات ثلاثة صفوف من المجاديف كما تخيلها الفنان فى بحر هائج.

لوحة رقم ٢٨ :

نموذج سفينة تجارية من فارس وترجع الى سنة ٧٠٠ م .

لوحة رقم ٢٩ :

(أ) سفينة تجارية ذات شراعين مربعين ، ترجع الى القرن الثالث عشر الميلادى وقد استعمل الغرب مثل هذا النوع من السفن فى الحروب الصليبية فى الشرق .

(ب) ختم عليه سفينة ذات دفة عثر عليها فى بولندة وترجع الى سنة ١٢٤٢ م .

(جـ) صورة من مخطوط بيزنطى ترجع الى سنة ٨٨٦ م ، وبه رسم مركب يحتوى على شراع مربع مما أطلق عليه شراع (الاتينى) . وقد ثبت طرفان من أطرافه الأربعة فى العمود المثبت فى وسط الصارى فبدا الشراع وكأنه مثلث .

لوحة رقم ٣٠ :

سفينة من البحر الأبيض المتوسط يستعمل المجداف الواحد فيها خمسة بحارة وترجع الى سنة ١٦٢٩ .

عن (History of Technology)

لوحة رقم ٣١ :

طراز من القرقور نرى فيه ساحتين للقتال فى المقدمة والمؤخرة ، والمدافع فى الوسط . كما يحتوى على ثلاثة أو أربعة أشرع .

لوحة رقم ٣٢ :

طراز من الحراقات ، يحتوى على ثلاثة شرع . والسفينة محفورة على النحاس من هولندا فى نهاية القرن الخامس عشر الميلادى .

لوحة رقم ٣٣ :

طراز من السفن المعدة لنقل الملوك والأمراء . وقد استعارته انجلترا من هولنده فى القرن السابع عشر الميلادى . وعلى هذه السفينة عاد شارل الثانى الى عرشه سنة ١٦٦٠ م .

لوحة رقم ٣٤ :

سفينة ذات شرع مثلثة ترجع الى سنة ١٧١١ م .

لوحة رقم ٣٥ :

تمثل المراكب المعروفة باسم الزروق أو (البلم أو البدن) ، وهى من السفن المستعملة فى نهر دجلة والفرات ، كذلك استعملها أهل عدن قديما .

عن (Bjorn: Les Bateaux)

لوحة رقم ٣٦ :

سفينة من سفن المحيط الهندى والبحر الأحمر .

عن (Les Bateaux)

لوحة رقم ٣٧ :

تمثل السفن المعروفة باسم (دونانى) أو (ماشو) المستعملة على الساحل الشرقى للهند وفى شمال سيلان .

عن (Les Bateaux)

لوحة رقم ٣٨ :

تمثل شكل سفينة مما كان يستعمل فى العالم الاسلامى فى القرن الرابع عشر . والصورة من جامع التواريخ لرشيد الدين وترجع الى نهاية القرن الرابع عشر وتمثل قصة سفينة نوح .

لوحة رقم ٣٩ :

تمثل سفينة مما كان يستعمله المسلمون فى القرن الخامس عشر . والصورة من مخطوط الفردوسى وتمثل احدى قصص الشهنامة وترجع الى سنة ١٤٨٦ م .

عن (المتحف البريطانى)

لوحة رقم ٤٠ :

سفينة مرسومة بالفرسكو على جدران كنيسة (الخروج) بالباحوات بالواحات الخارجة . وتمثل السفينة سفينة نوح عليه السلام . وترجع الى القرن السابع الميلادى . ويسمى المسلمون سفينة نوح باسم (ذات الودع) .

لوحة رقم ٤١ :

طبق من الخزف ذى البريق المعدنى من صناعة مصر فى القرن التاسع الميلادى. وقد رسم عليه شكل سفينة تسير بالمجاديف والشرع .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٤٢ :

طبق من الخزف ذى البريق المعدنى ، يرجع الى العصر الفاطمى فى القرن الحادى عشر الميلادى . وقوام الزخرفة سفينة نيلية مقدمها على شكل سمكة .

لوحة رقم ٤٣ :

صورة سفينة مرسومة بشكل بدائى على ورق بردى ، ولعل الفنان أراد برسم الطائر عند نهايتها أن يرمز الى سفينة نوح عليه السلام . وترجع الصورة الى القرن الثالث عشر فى العصر المملوكى .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٤٤ :

صورة من مقامات الحريرى ، المقامة (٣٩) ، تنسب الى بغداد سنة ١٢٢٥ م أو سنة ١٢٣٥ م .

عن (متحف لينينجراد)

لوحة رقم ٤٥ :

سفينة تعرف باسم العرجون مرسومة على ورق . وقد عرفت بهذا الاسم لأن شرعها تصنع من سعف النخيل اللين الذى يوجد بأعلى النخيل الذكر ، ويعرف باسم (العرجون) . وتكثر سفن العرجون فى صعيد مصر .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٤٦ :

تمثل هذه الصورة سفينة مصنوعة من الجلد مما كان يستعمل فى خيال الظل فى مصر فى العصر المملوكى .

عن (التصوير عند العرب)

لوحة رقم ٤٧ :

صورة من مخطوطة مقامات الحريرى مؤرخة سنة ١٢٣٧ م (سنة ٦٣٤ هـ) تنسب الى بغداد . من عمل يحيى بن محمود الواسطى . وتمثل القصة ، اشتداد الريح فلجأت السفينة التى كان بها أبو زيد السروجى ، والحارث بن همام الى أحد الجزر الى أن تسكن الريح . ونرى هنـا مؤخـر السفينة فقط وقد تدلى منه المرساة .

لوحة رقم ٤٨ :

تمثل سفينة من طراز الشوانى مما استعمل فى مصر والشرق الأوسـط فى القرون الوسطى .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٤٩ :

تمثل حراقة مما كان يستعمل فى البحر الأحمر والمحيط الهندى .

لوحة رقم ٥٠ :

تمثل الحراقات التى استعملت فى العصور الوسطى وخاصـــة فى الحروب الصليبية .

لوحة رقم ٥١ : ملونة

صورة سفينة مزخرفة على شـــكل رءوس حيوانية من مخطوط عجـائب المخلوقات للقزوينى .

(دار الكتب المصرية ، تاريخ فارسى رقم (٢١) ورقة رقم ١٩٧ وجه ٢)

لوحة رقم ٥٢ : ملونة

صورة سفينة من المدرسة التركية ، من مخطوط عجائب المخلوقات للقزوينى .

(دار الكتب المصرية ، تاريخ تركى (م) رقم (١٢٣) ورقة ٣٦ ظهر)

لوحة رقم ٥٣ : ملونة

تمثل نوعا من الحراقات النهرية ، صورة من المخطوط السابق (رقم ٥٠ ظهرا) .

لوحة رقم ٥٤ :

تمثل سفينة من النوع المعروف باسم هيبى Hippi من مخطوط الشهنامة نسخها غياث الدين بن بايزيد سنة ٨٩١ هـ . وتمثل القصة مطاردة لخسرو فى البحر لافرسياب . والصورة من المدرسة التيمورية فى القرن الخامس عشر الميلادى ، من شيراز اوهراة .

من (المتحف البريطانى)

لوحة رقم ٥٥ : ملونة

تمثل سفن البحر الأبيض المتوسط فى العصر العثمانى ، من مخطوط عجائب المخلوقات للقزوينى .

لوحة رقم ٥٦ :

صورة من مخطوط أكبرنامة تمثل الامبراطور فى حرب استخدم فيها الفيلة . ونلاحظ هنا استخدام القوارب كقنطرة لعبور الجنود والفيلة ، وتعرف باســم العمائم . والصورة من مدرسة التصوير المغولى الهندى فى القرن السادس عشر .

عن (متحف فكتوريا والبرت)

لوحة رقم ٥٧ : ملونة

تمثل السفن المتعددة الشرع فى المقدمة وفى الوسط والمؤخرة . وهى من مخطوط ديوان نجاتى ، لعيسى نجاتى المتوفى سنة ٩٢٤ هـ .

(دار الكتب المصرية ، أدب تركى م (١٨) ورقة (١٨))

لوحة رقم ٥٨ : ملونة

صورة لسفينة من نوع الشوانى من المخطوط السابق (ورقة ٣٤ ب) .

لوحة رقم ٥٩ : ملونة

صورة لسفينة من نوع الحراقات ، من كتاب الشهنامة . والصورة من مجلد مخطوط بقلم تعليق بخط السمرقندى الشهير بالمعينى سنة ٨٤٤ هـ (١٤٤١ م) . وهى من مدرسة التصوير التيمورية .

(دار الكتب المصرية ، تاريخ فارسى (٥٩) ورقة رقم (٢٦٤))

لوحة رقم ٦٠ :

طبق من الخزف التركى عليه رسم سفينة حربية من النوع المعروف باسم (الكراك) . ونلاحظ فى رسم السفينة تعدد ساحات القتال . والطبق من صناعة مدينة أزنيك بآسيا الصغرى فى القرن السابع عشر . ويطلق على هذا النوع من الخزف التركى خطأ اسم خزف (رودس) .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٦١ :

طبق من الخزف التركى عليه رسم سفينة من النوع المعروف باسم الغليون ، وهو من صناعة أزنيك فى القرن السابع عشر .

عن (متحف الفن الاسلامى بالقاهرة)

لوحة رقم ٦٢ :

طبق من الخزف ذى البريق المعدنى من صناعة الأندلس فى القرن الخامس عشر رسم عليه شكل سفينة من النوع المعروف باسم الحراقة .

لوحة رقم ٦٣ :

ابريق من الخزف التركى المرسوم فوق الدهان ، عليه رسم مركب شراعية من النوع المعروف باسم لاتين Lateen من سفن البحر الأبيض المتوسط . من صناعة تركيا فى القرن السابع عشر الميلادى .

عن (متحف الحضارة بالقاهرة)

لوحة رقم ٦٤ : ملونة

صورة من مخطوط عجائب المخلوقات للقزوينى ، من مدرسة التصوير التيمورية فى القرن الخامس عشر . وهى تمثل شكل سفينة مقدمتها على شكل طائر .

(دار الكتب المصرية ، تاريخ فارسى م رقم (٢١) ورقة (١٩٧) د)

لوحة رقم ٦٥ : ملونة

صورة من مخطوط (كليات سعدى) تأليف سعد الدين الشيرازى المتوفى سنة ٦٩١ هـ فى مجلد بقلم تعليق بخط مرشد الدين محمد سنة ٩١٠ هـ (١٥٠٥ م) .

(دار الكتب المصرية ، أدب فارسى م رقم (٧٩) ورقة رقم (٤٥))

لوحة رقم ٦٦ : ملونة

صورة تمثل سفينة من سفن البحر الأحمر والمحيط الهندى من مخطوط (كليات سعدى) . صورة من المخطوط السابق (ورقة رقم ٣٧٨) .

لوحة رقم ٦٧ :

سفينة شراعية تعرف باسم (كيك) مما كان يستعمل فى مصر فى العصر العثمانى.

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٦٨ :

سفينة شراعية من أسطول مراد بك النهرى .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٦٩ :

سفينة من الأسطول المصرى فى القرن التاسع عشر .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٧٠ :

احدى سفن الأسطول المصرى فى القرن التاسع عشر الذى ذهب الى أعالى النيل.

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٧١ : ملونة

سفينة شراعية من مخطوطة (ديوان نجاتى) تأليف عيسى نجاتى المتوفى سنة ٩٢٤ هـ . والصورة من مدرسة التصوير التركى فى أواخر القرن السادس عشر الميلادى .

عن (دار الكتب المصرية ، أدب تركى م ورقة (٣٤) ١)

لوحة رقم ٧٢ : ملونة

تمثل هذه الصورة سفينة سيدنا نوح عليه السلام ، التى يطلق عليها مؤرخو

العرب اسم (ذات الودع) ، كما تخيلها مصور العصر العثمانى .وتبين الصورة السفينة وهى تسبح تحت مياه الطوفان ، فى طريقها الى الكعبة .

(كتاب التصوير التركى بمتحف الفن الاسلامى باسطنبول)

لوحة رقم ٧٣ :

السفينة المصرية المعروفة باسم الابراهيمية التى سافرت من الاسكندرية الى السويس عن طريق رأس الرجاء الصالح .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٧٤ :

قطع الأسطول المصرى وهى راسية فى مضيق البسفور فى طريقها الى حرب القرم .

عن (البحرية المصرية)

لوحة رقم ٧٥ :

دار صناعة السفن فى ميناء الاسكندرية فى القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين .

لوحة رقم ٧٦ :

اسطرلاب يرجع الى ما قبل سنة ٣٠٠ هـ مكتوب عليه اسم صانعه (صنعه حفيد علام بن عيسى) كما وجد عليه اسم مقتنيه ، (أحمد المنجم السنجارى) .

فى مجموعة (Mr J. M. Billmeir)

لوحة رقم ٧٧ :

اسطرلاب صنعه أحمد بن محمد النقاش بمدينة سرقسطة سنة ٤٧٢ هـ .

عن (المتحف الوطنى بمدينة (Nürnberg) بالمانيا)

لوحة رقم ٧٨ :

اسطرلابان : الأيمن ، صنعه محمد بن أبى القسم بن بكران النجار الأصفهانى الصالحانى سنة ٤٩٦ هـ . والأيسر عمل عثمان بن عبد الله الصفار بمدينة فاس سنة ٦٩٩ هـ .

عن (متحف العلوم بفلورنسا)

لوحة رقم ٧٩ :

نقوش على ثلاثة اسطرلابات .

الأول : عمل ابراهيم الدمشقى (٦٦٩ هـ / ١٢٧٠ م) .

الثانى : صنعه محمد بن أحمد المزى سنة ٧٢٧ هـ .

الثالث : صنعه محمد بن أحمد المزى سنة ٧٣٤ هـ .

عن (متحف فيزوليام بكمبردج)

لوحة رقم ٨٠ :

اسطرلاب صناعة الحسين بن على للشيخ أبو العباس بن الشيخ أبو عبد الله (سنة ٧٠٩ هـ / سنة ١٣٠٩ م) .

عن (متحف فيزوليام بكمبردج)

لوحة رقم ٨١ :

نقوش على اسطرلابين : ـــ

الأول : صنعه محمد بن جعفر بن عمر الاسطرلابى الملقب بجلال (٨٣٤ هـ / ١٤٣٠ م) . وهو ابن جعفر بن عمر بن دولتشاه الكرمانى . عن (المتحف البريطانى).

الثانى : صنعه عبد الكريم المصرى الاسطرلابى ، بمصر ، الملكى الأشرف الملكى المعزى الشهابى ، عفا الله عنه (٦٣٣ هـ / ١٣٣٥ م) . اشتغل عبد الكريم بصناعة الاسطرلابات فى آخر العصر الأيوبى فى عهد الملك الأشرف موسى وفى عهد أول سلاطين دولة المماليك المعز أيبك ، والأمير شهاب الدين .

عن (كتاب Mayer)

لوحة رقم ٨٢ :

(أ) تبين ثلاث صفائح لاسطرلاب مع العنكبوت ، والى آليمن العضادة ، والمحور والفرس التى تثبت فيها صفائح العنكبوت .

(ب) أم الاسطرلاب وبجانبها الحجرة وثلاث صفائح منه .

عن (المتحف العراقى ببغداد)

فهرس الأعلام

(ب)

(ش)

(ص)

(ض)

(ط)

(ظ)

(ع)

(غ)

(ف)

(ق)

(و)

(لا)

(ى)

فهرس الأماكن والبقاع

المراجع العربية

(أ)

١ ـ ابراهيم نصحي : المجمـــل في التاريخ المصرى ـ مصر فى عصر البطالسة والرومان .

٢ ـ ابراهيم نصحي : تاريخ مصر فى عهد البطالمة (مجلدان) .

٣ ـ ابن الأثير : الكامل فى التاريخ (طبعة مصر سنة ١٣٠٣ هـ) .

٤ ـ ابن القفطى : تاريخ الحكماء (طبعة مصر) .

٥ ـ ابن النديم : الفهرست (ليبزج سنة ١٨٧١ م) .

٧ ـ ابن اياس : بدائع الزهور فى وقائع الدهور .

٨ ـ ابن بطوطة : تحفة الأنظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار .

٩ ـ ابن جبير : رحلة ابن جبير .

١٠ ـ ابن خلدون : المقـــدمة .

١١ ـ ابن خلكان : وفيات الأعيان (مصر) .

١٢ ـ ابن سيده المرسى : كتاب المخصص .

١٣ ـ ابن شداد : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية .

١٤ ـ ابن مماتى : كتاب قوانين الدواوين .

١٥ ـ ابن عبد الحكم القرشى : فتوح مصر .

١٦ ـ أبو الفداء : المختصر فى اخبار البشر .

١٧ ـ أبو الفرج البصرى : تاريخ مختصر الدول (طبعة بيروت سنة ١٨٩٠) .

١٨ ـ أبو المحاسن يوسف تغرى بردى : المنهل الصافى والمستوفى بعد الوافى .

١٩ ـ أبو المحاسن يوسف تغرى بردى : النجوم الزاهرة فى ملوك مصر والقاهرة .

٢٠ ـ أبو شامة : كتاب الروضتين .

٢١ ـ احسان هندى : الحياة العسكرية عند العرب (طبعة دمشق) .

٢٢ ـ أحمد زكى باشا : صفحة من تاريخ التجارة المصرية (بحث منشور بمجلة المقتطف ابتداء من اكتوبر سنة ١٩١٧) .

٢٣ ـ احمد بن زينى دحلان : الفتوحات الاسلامية بعد مضى الفتوحات النبوية (طبعة الحسنية) .

٢٤ ـ اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .

٢٥ ـ اسماعيل مظهر : السفن والملاحة بمصر : (بحث منشور بمجلة المقتطف عدد يناير سنة ١٩٣٤ ص ٦٠) .

٢٦ ـ البكرى : وصف افريقيا .

٢٧ ـ البلاذرى : فتوح البلدان .

٢٨ ـ **التميمي** : النظم والطرق التجارية بين الشرق والغرب قبل الحرب الصليبية (المقتطف عدد مارس وأبريل سنة ١٩٤١) .
٢٩ ـ **الجاحظ** : البيان والتبيين (طبعة مصر سنة ١٣١٣ هـ) .
٣٠ ـ **الحسن بن عبد الله** : آثار الأول فى ترتيب الدول (مطبوع على هامش تاريخ الخلفاء للسيوطى طبعة مصر سنة ١٣٠٥ هـ)
٣١ ـ **الخوارزمى** : مفاتيح العلوم (القاهرة سنة ١٣٤٢ هـ) .
٣٢ ـ **السخاوى** : التبر المسبوك فى ذيل السلوك .
٣٣ ـ **السيوطى** : حسن المحاضرة فى أخبار مصر والقاهرة .
٣٤ ـ **الطبرى** : تاريخ الأمم والملوك .
٣٥ ـ **الطبرى** : تاريخ الطبرى .
٣٦ ـ **الفرد بتلر** : فتح العرب لمصر (تعريب محمد فريد أبو حديد بك) .
٣٧ ـ **القلقشندى** : صبح الأعشى (القاهرة سنة ١٣٣٢ هـ) .
٣٨ ـ **الكتبى** : فوات الوفيات (القاهرة سنة ١٩٥١ م) .
٣٩ ـ **الكندى** : القضاة والولاة .
٤٠ ـ **الماوردى** : الأحكام السلطانية .
٤١ ـ **المسعودى** : مروج الذهب (طبعة باريس) .
٤٢ ـ **الياس الأيوبى** : تاريخ مصر الاسلامية من الفتح العربى الى الفتح العثمانى .
٤٣ ـ **اليعقوبى** : تاريخ اليعقوبى .
٤٤ ـ **اليعقوبى** : البلدان (لندن سنة ١٨٩٣ م) .
٤٥ ـ **المقريزى** : المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار .
٤٦ ـ **المقريزى** : كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك .

(ب)

٤٧ ـ **برنارد لويس** : جزر البحر الأبيض المتوسط ومكانتها فى تاريخ العرب . بحث منشور بمجلة المستمع العربى السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين وما بعده .

(ت)

٤٨ ـ **توفيق حبيب** : (الصحافى العجوز) قبرص قديما وحديثا . (جريدة الأهرام عدد ١٧ اغسطس سنة ١٩٣٨) .

(ج)

٤٩ ـ **جاسون فييت** : المواصلات فى مصر فى العصور الوسطى منشور فى (مصر الاسلامية) .
٥٠ ـ **جاستون ماسبيرو** : دليل دار التحف المصرية الفاخرة بمدينة القاهرة (تعريب أحمد باشا كمال) .

٥١ ـ **جروهمان** : اوراق البردى العربية .
٥٢ ـ **جميل خانكى** : البحرية المصرية (مطبعة دار الكتب سنة ١٩٤٨) .
٥٣ ـ **جورجى زيدان** : تاريخ التمدن الاسلامى .
٥٤ ـ **جيمس هنرى برستد** : تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى (تعريب الدكتور حسن كمال) .

(ح)

٥٥ ـ **حاجى خليفة** : كشف الظنون عن أسامى الكتب والفنون (القسطنطينية سنة ١٣١١ هـ) .
٥٦ ـ **حسن ابراهيم حسن وعلى ابراهيم حسن** : النظم الاسلامية .
٥٧ ـ **حسن ابراهيم حسن** : تاريخ الاسلام السياسى ثلاثة أجزاء ، القاهرة
٥٨ ـ **حسن عبد الوهاب** : الأشرف برسباى وجلالة الفاروق (جريدة الأهرام عدد ١٩ سبتمبر سنة ١٩٤٦) .
٥٩ ـ **حسن عثمان** : المجمل فى تاريخ مصر وفيه (تاريخ مصر فى العهد العثمانى) .
٦٠ ـ **حسن الباشا** : الألقاب الاسلامية .
التصوير الاسلامى فى العصور الوسطى (مكتبة النهضة سنة ٥٩) .
الفنون الاسلامية والوظائف على الآثار العربية ثلاثة أجزاء (دار النهضة ٦٥ ـ ١٩٦٦) .

(خ)

٦١ ـ **خير الدين الزركلى** : الأعلام (القاهرة سنة ١٩٥٤ / سنة ١٩٥٩) .

(ز)

٦٢ ـ **زكى محمد على** : مصر والحضارة الاسلامية .
٦٣ ـ **زكى محمد حسن** : كنوز الفاطميين .
٦٤ ـ **زترستين** K.F. Zetresteen : تاريخ سلاطين المماليك (لندن سنة ١٩١٩) .
٦٥ ـ **زين الدين** : تحفة المجاهدين فى بعض أحوال البرتكاليين (طبعة لشبونة) .
٦٦ ـ **زينى دحلان** : الجداول المرضية .

(س)

٦٧ ـ **سارطون** : الثقافة الغربية فى رعاية الشرق الأوسط (ترجمة) (بيروت سنة ١٩٥٢) .
٦٨ ـ **سلامة موسى** : عبد اللطيف البغدادى فى مصر .

٦٩ ـ **سليمان أحمد حزين** : المجمل فى التاريخ المصرى (علاقة الجغرافيا بتاريخ مصر العام) .
٧٠ ـ **سليمان حزين** : توسع العرب وانتشار الاسلام بالبحر (مجلة « المستمع العربى » السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين وما بعده) .
٧١ ـ **سليم حسن بك** : مصر القديمة (ثلاثة أجزاء) .
٧٢ ـ **سعيد عاشور** : الصليبيون .
٧٣ ـ **سعيد عاشور** : المماليك .
٧٤ ـ **سيدة اسماعيل كاشف** : علاقة مصر بالخلافة من الفتح العربى الى العصر الطولونى .
٧٥ ـ **سيد على الحريرى** : كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية .

(ش)

٧٦ ـ **شكيب ارسلان (الأمير)** : تاريخ غزوات العرب .
٧٧ ـ **شهاب احمد بن ماجد السعدى** : كتاب الفوائد فى أصول البحر والقواعد .

(ط)

٧٨ ـ **طاش كبرى زاده** : مفتاح السعادة ومصباح السيادة (طبعة حيدر آباد) .

(ع)

٧٩ ـ **عبد الرءوف عون** : الفن الحربى فى صدر الاسلام (طبعة دار المعارف مصر سنة ١٩٦١) .
٨٠ ـ **عبد الرحمن زكى** : معركة المنصورة وأثرها فى الحروب الصليبية (القاهرة سنة ١٩٦٠) .
٨١ ـ **عبد الرحمن زكى** : السلاح فى الاسلام .
٨٢ ـ **عبد الفتاح عبادة** : كتاب سفن الأسطول الاسلامى (طبعة سنة ١٩١٤) .
٨٣ ـ **عبد القادر حمزة باشا** : على هامش التاريخ المصرى القديم (مجلدان) .
٨٤ ـ **عبد المنعم ابو بكر** : المجمل فى التاريخ المصرى (مصر فى عهد الأسرات) .
٨٥ ـ **على ابراهيم حسن** : دراسات فى تاريخ المماليك البحرية وفى عصر الناصر محمد بوجه خاص .
٨٦ ـ **على ابراهيم حسن** : مصر فى العصور الوسطى من الفتح العربى الى الفتح العثمانى .
٨٧ ـ **على بن برهان الدين الحلبى الشافعى** : السيرة الحلبية (طبعة بولاق سنة ١٢٩٢ هـ) .
٨٨ ـ **على مبارك باشا** : الخطط التوفيقية .
٨٩ ـ **عمر الاسكندرى وسليم حسن** : تاريخ مصر .
٩٠ ـ **عمر الاسكندرى وسليم حسن** : تاريخ مصر فى الفتح العثمانى .

٩١ ـ **عيسى اسكندر المعلوف** : التجارة عند العــــرب ومجاوريهم (المقتطف وديسمبر سنة ١٩٣٠) .

(ق)

٩٢ ـ **قدرى حافظ طوقان** : تراث العرب العلمى (القـــاهرة سنة ١٣٨٢ هـ ـ سنة ١٩٦٣ م) .

٩٣ ـ **قسطنطين رزق** : التجارة الاسلامية وأثرها فى الحضارة (المقتطف عـــدد ديسمبر سنة ١٩٣٥) .

(ك)

٩٤ ـ **كرلونلينو** : علم الفلك ، تاريخه عنـــد العرب فى القرون الوسطى (رومـا سنة ١٩١١ م) .

(م)

٩٥ ـ **مجلة رعمسيس** : العمارات البحرية وتاريخها (بحث منشـــور بالعددين الصادرين فى ديسمبر سنة ١٩١٣ ويناير سنة ١٩١٤ الجزئين الثالث والرابع من السنة الثالثة صفحتى ٢٢١ ، ٣٣٤) .

٩٦ ـ **محمد بن هشام** : السيرة النبوية (طبعة مصر سنة ١٣٤٨ هـ) .

٩٧ ـ **محمد عبد الله عنــــان** : مصر الاســـلامية وتاريخ الخطط المصرية (طبعة سنة ١٩٣١) .

٩٨ ـ **محمد كرد على بك** : خطط الشام .

٩٩ ـ **محمد مصطفى زيادة** : المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس مجلة الجيش المصرى عدد يناير سنة ١٩٤٦ ، تعريف الأستاذين محمد سعيد السيد منصور وجمال الدين محمد الشيال .

١٠٠ ـ **محمد مصطفى زيادة** : المصريون فى قبرص (الرسالة العاشرة من رسائل الثقـــافة العسكرية الصـــادرة عن وزارة الدفاع الوطنى تعريب البكباشى عبد الرحمن زكى والأستاذ سعيد السيد منصور) .

١٠١ ـ **محمد ياسين الحموى** : تاريخ الأسطول العربى (طبع بدمشق سنة ١٩٤٥ م / سنة ١٣٦٤ هـ) .

١٠٢ ـ **محمد رزق سليم** : عصر سلاطين المماليك .

١٠٣ ـ **محمود عبد الهادى** : المعارف البحرية .

١٠٤ ـ **محمود عكوش** : مصر فى عهد الاسلام (طبعة سنة ١٩٤١).

١٠٥ ـ **ميخائيل مواد** : المآصر البحرية فى بلاد الروم والاسلام (المقتطف أعداد مارس وأبريل ومايو ويونية ويولية واغسطس سنة ١٩٤٤) .

(ن)

١٠٦ ـ نعمان ثابت : الجندية فى الدولة العباسية (طبعة بغداد سنة ١٣٥٨ هـ / سنة ١٩٣٩ م) .

(هـ)

١٠٧ ـ هربرت خاسكى : البحر فى تاريخ المسلمين وثقافتهم .

(و)

١٠٨ ـ وليم موير : تاريخ دولة المماليك فى مصر (تعريب الأستاذين محمود عابدين وسليم بك حسن) .

١٠٩ ـ وهيب كامل : هيرودوت فى مصر .

(ى)

١١٠ ـ ياقوت الحموى : معجم البلدان .

١١١ ـ يوسف اشباخ : تاريخ الأندلس فى عهد المرابطين والموحدين .

المخطوطات

١ ـ كتاب الفوائد فى اصول علم البحر والقواعد ـ تاليف شهاب الدين احمد بن ماجد

٢ ـ كتاب انيق فى المناجيق ـ تاليف ارنبغا الزردكاش

٣ ـ كتاب تحفة المجاهدين فى العمل فى الميادين ـ تاليف لاجين بن عبد الله المعروف بالطرابلسى

٤ ـ عبارات النفط (المحتاج اليها فى الحروب) ـ مجهول المؤلف

٥ ـ غنية الطلاب فى معرفة الرمى بالنشاب ـ تاليف علاء الدين طيبغا الأشرفى اليونانى

٦ ـ الحيل فى الحروب وفتح المدائن وحفظ الدروب ـ تاليف محمد بن منكلى الناصرى

٧ ـ تبصرة ارباب الالباب فى كيفية النجاة فى الحروب من الأسواء ونشر اعلام الأعلام فى العدد والآلات المعينة على لقاء الأعداء ـ تاليف مرضى بن على بن مرضى الطرسوسى

٨ ـ كتاب الحراقات ـ تاليف ابو سعد العلاء بن سهل

٩ ـ الفر والنافع للمجاهدين فى سبيل الله بالات الحرب والزافع . ـ تاليف ابراهيم بن احمد بن غانم بن محمود ابن زكريا الاندلسى

١٠ ـ رسالة فى اسماء الرسوم المرسومة على الالة المسماة بالاسطرلاب الشمالى . ـ مجهول المؤلف

١١ ـ المقالة الخامسة فى رسم الالات الحادثة على تسطيح الكرة كالاسطرلاب الشمالى والجنوبى والزرقالة والشكازية والأرباع ـ مجهول المؤلف

المـراجع الأجنبيـة

(A)

1.—**Abell, Sir Westcott**: The shipwrights trade (Cambridge 1948).

2.—**Anderson, Romolax Anderson, R.C**: The Sailing-ship. Six thousand years of History (Landon 1947).

3.—**Appien**: Prooem. 16.

(B)

4.—**Bevan (Edwyn)**: Histoire des lagides.

5.—**Bevan Edwyn**: History of Egypt under the Ptolemiac Dynasty.

6.—**Brestead (J.H.)**: Ancient Records of Egypt.

7.—**Brestead (J.H.)**: A History of Egypt.

8.—**Brestead: (James Henry)**: A History of Egypt.

9.—**Boreux (Charles)**: Etudes de nautique égyptienne.

10.—**Bouché-Lecher (A)**: Histoire des lagides.

11.—**Bury J.B**: Gibbons Decline & Fall (London 1896-7).

12.—**Bury, J.B**: History of the later Roman Empire (London 1889).

13.—**Butter (Alfred)**: The Arab Conquest of Egypt.

14.—**Butter**: Ancient Coptic Churches of Egypt. (Oxford 1884).

15.—**Bojorn Landstôm:** Boteaux. (qxeenw; ch 1961)

(C)

16.—**Callixéne**: Athen

17.—**Chabas (F.)** : Recherches pour servir à l'Histoire de la XIX eme dynastie et spécialement à celle des temps de l'Exode.

18.—**Champollion Le Jeune (F.J.)**: L'Egypte sous les Pharaons.

19.—**Champollion Figeac**: Egypte ancienne.

20.—**Champollion Figeac**: Egypte Ancienne.

21.—**Chapot (Victor)**: Histoire de la Nation Egyptienne T-III: L'Egypte romaine.

22.—**Charles Singer, E.J. Holmyard**: History of Technology Vol. II, III (Oxford 1956).

23.—**Charles Worth (M.P.)**: Trade routes and commerce of the Roman Empire.

24.—**Chatterton, E.K**: Sailing Ships & their Story (London 1923).

25.—**Combe (E'Tienn?)**: Précis de L'Histoire d'Egypte Ottomane.

26.—**Couissin (Paul)**: Institutions militaires et navales.

(D)

26.—**Deherain (Henri)**: Histoire de la Nation Egyptienne, t.v. L'Egypte Turque.

27.—**Diehl (Charles)**: Histoire de la Nation Egyptienne t. III: L'Egypte chretienne et byzantine.

28.—**Drioton (E) et Xandier. I**: Les peuples de l'Orient mediterreen. L'Egypte.

29.—**Dozy**: Supplement au dictionnaires arabes.

30.—**Dumichen (Joh)**: Die Flotte einer Aegyptisches Kosenigin.

31.—**Dumichen (Joh)**: Historische Inschriften altagyptischer Denkmaler in den Jahren 1863-1865 an Ort und Stelle gesammelt und mit erlauterndem teat.

32.—**Duruy (Victor)**: Histoire des Grecs depuis les temps les plus reculés jusquà la reduction de la Grece en province romaine.

33.—**Duruy (Victor)**: Histoire des Romains depuis les Temps les plus reculés jusqua l'invasion des Barbares.

(E)

34.—**East India Company**: The Court Records of the East Indian Campany, 1599-1603. (London 1886).

35.—**Elgood (P.G.E.)**: Egypt.

36.—**Erman (Adolf)**: The Historian's History of the Klorld.

37.—**Eschyle**: Les Perses (traduction Pierron.).

(F)

38.—**Falconer, W.**: An Universal Dictionary of Marine (London 1769).

39.—**Farrere** (*Claude*): Navires.

40.—**Flinders Petric (W.M.)**: A History of Egypt.

41.—**Flinders Petrie (W.M.)**: On the Feinders Petrie Papyri.

42.—**Frontin**: III (Bataille d'Ephése).

(G)

43.—**Gauthier** (*Henri*): Precis de L'Histoire d'Egypte, t.II: L'Egypte pharaonique.

44.—**Gauthier** (*Henri*): Les transports dans ancienne Egypte (L'Egypte contemporaine No 139 Yanvier 1933.).

45.—**Glanville (S.R.K.)**: Dailylife in Ancient Egypt.

46.—**Glotz** (*Gustave*): Histoire ancienne (t.II).

47.—**Grdinder**: La guerre.

48.—**Grenne J.B.**: Fovilles executeés a Thebes dans l'année 1855.

49.—**Groningen. (B.A.Xan)**: L'Egypte et L'Empire, Aegyptus VII, 1926.

(H)

50.—**Hdle**: Les grands combats sur mer.

51.—**Henry (D.M.J)**: L'Egypte pharaonique ou Histoire des institutions des Egyptiens sous leurs rois nationaux.

52.—**Herodote**: Histoires.

53.—**Heyd (W)**: Histoire du commerce du Levant.

54.—**Heyd (W)**: Histoire du commerce du Levant au Moyen Age.

55.—**Hohlwin (N.)**: La police des villages egyptiens a l'époque romaine. Musée Belge x.

56.—**Holleaux (M.)**: Ceux qui sont dans les bagages (Revue des Etudes Grecques XXXI X) 1928).

57.—**Holmes, Sir George**: Ancient & Modern ships (London 1906).

58.—**Hornell, J**: Water transport. (Cambridge 1946).

(J)

59.—**Johnson (A.C.)**: Roman Egypt. t.ii of the Serien An Economic Survey of Ancient Rome.

60.—**Jouguet** (*Pierre*): Histoire de la Nation Egyptienne, t. III: L'Egypte Ptolemaique.

61.—**Jouguet** (*Pierre*): Precis de l'Histoire d'Egypte, t. i: L'Egypte gréco-romaine de la conquete d'Alexandre a Diocletien.

(K)

62.—**Kees (H.)**: Kulturgeschichte des Alten Orient t. I Aegypten.

63.—**Koster**: Sie fahrten der atten Aegypten.

64.—**Koster**: Schiffabrt und Handelsverkahr des Oestlichen mittel meeres in 3 und 2 Jahrtausent vor Chr.

(L)

65.—**La Graviere** (*Jurien De*): Doria et Barberousse.

66.—**La Graviere** (*Jurien De*): La Marine de Ptolemees.

67.—**La Graviere** (*Jurien De*): La Marine des Anciens.

68.—**Lammens**: Etude sur le régne du Calife Ommayade Moawia Ier.

69.—**Lave. F.C.**: Venetian Ships & Shipbuilders of the Renaissance. (Baltimore 1934).

70.—**Lave Poole (S)**: A History of Egypt in the Midde Ages.

71.—**La Ronciere** (*Charles De*): Histoire de la Nation Egyptienne, t.I: Les routes maritimes.

72.—**Laughton, L.C**: Old Ship Figureheads & Sterus (London 1925).

73.—**Le Bas** (*Philippe*): Histoire Ancienne depuis l'origine des empires jusqu'à l'établissement de la domination romaine.

74.—**Lesquier** (*Jean*): Les Institutions militaires de l'Egypte sous les Lagides.
75.—**Lesquier: J.**: L'armée romaine d'Egypte, d'Auguste à Diocletien.
76.—**Lolling**: Le détroit de Salamine.
77.—**Ludwing.** (*Emil*): La Mediterranée.
78.—**Ludwing.** (*Emil*): Le Nil.

(M)

79.—**Macquart** (*Joachin*): Organisation militaire chez les Romains.
80.—**Mahaffy (J.P.)**: A History of Egypt, Ptolemaic Dynasty.
81.—**Mariette (A)**: Histoire d'Egypte.
82.—**Marriette (A)**: Deir-El Baharie.
83.—**Maspero** (*Gaston*): Guide du visiteur du musée du Caire.
84.—**Maspero** (*Gaston*) : De quelque navigation des Egyptiens sur les cotes de la mer Erythree (Revue historique t. IX.)
85.—**Maspero** (*Gaston*): Histoire Ancienne des Peuples de l'Orient.
86.—**Maspero** (*Jean*): Organisation militaire de l'Egypte byzantine.
87.—**Mayer. L.H**: Islamic Astrolabists and their works (Genéve 1956).
88 .—**Mercer. (S.A.B.)**: Growth of religins and maral indeas in Egypt.
89.—**Milne** (*J. Grufton*): A History of Egypt under Roman Rule.
90.—**Milne** (*J. Grafton*): Egyptian Nationalism under Greek and Roman Rule.
91.—**Miur** (*William*): The Mameluke or Slave Dynasty of Egypt.
92.—**Montet** (*Pierre*): Les scénes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l' Ancien Empire.
93.—**Morgan.** (*J. De*): Les fouilles de dahchour.
94.—**Morgan.** (*J.De*): L'âge de la pierre en Egypte.
95.—**Morgan.** (*J.De*): Ethnographie prehistorique.
96.—**Mummsen (T.)**: Provinces of the Roman Empire t. II.
97.—**Munier** (*Henri*): Précis de l'Histoire d'Egypte t. II. L'Egypte Byzantine, de Diocletien à la Conquete arabe.

(O)

98.—**Ockley**: History of Sarracens.
99.—**Oman**: A History of the Art of Wars in the Middle Ages.

(P)

100.—**Pline**: VI (Les Ports de la Mer Rouge.).
101.—**Plutarque**: Les Vies des Hommes illustres.
102.—**Polyen V**: (La Bataille d'Andros).
103.—**Pouyade** (*Yean*): La Route des Indes et ses Navires.

(Q)

104.—**Quatremére E**: Mémoires géographiques et Historiques sur L'Egypte (Paris 1811).

(R)

105.—**Rados**: **C.N.**: La bataille de Salamine.
106.—**Rostowzew (M.)**: Kornhebung und Transport in Gnechischrom Schen Aegypten.
107.—**Rouge. (E. De)**: Etude de monuments du massif de Karnak (Publiée dans "Les Mélanges d'Archéologie" t. I. P. 49.

(S)

108.—**Sedillot (L.A)**: Histoire des Arabes.
109.—**Smith**: History of Mathematics. (1925).
110.—**Smyth, H.W.**: Mast & sail in Europe & Asia (Edinburgh 1929).
111.—**Sourial** (*Asis*): The Crusade in the later Middle-Ages.
112.—**Stevenson**: The Grusaders in the East.
113.—**Strabon**: Géographie.
114.—**Sutherland, W**: The Ship-builder's Assistant. (London 1711).

(T)

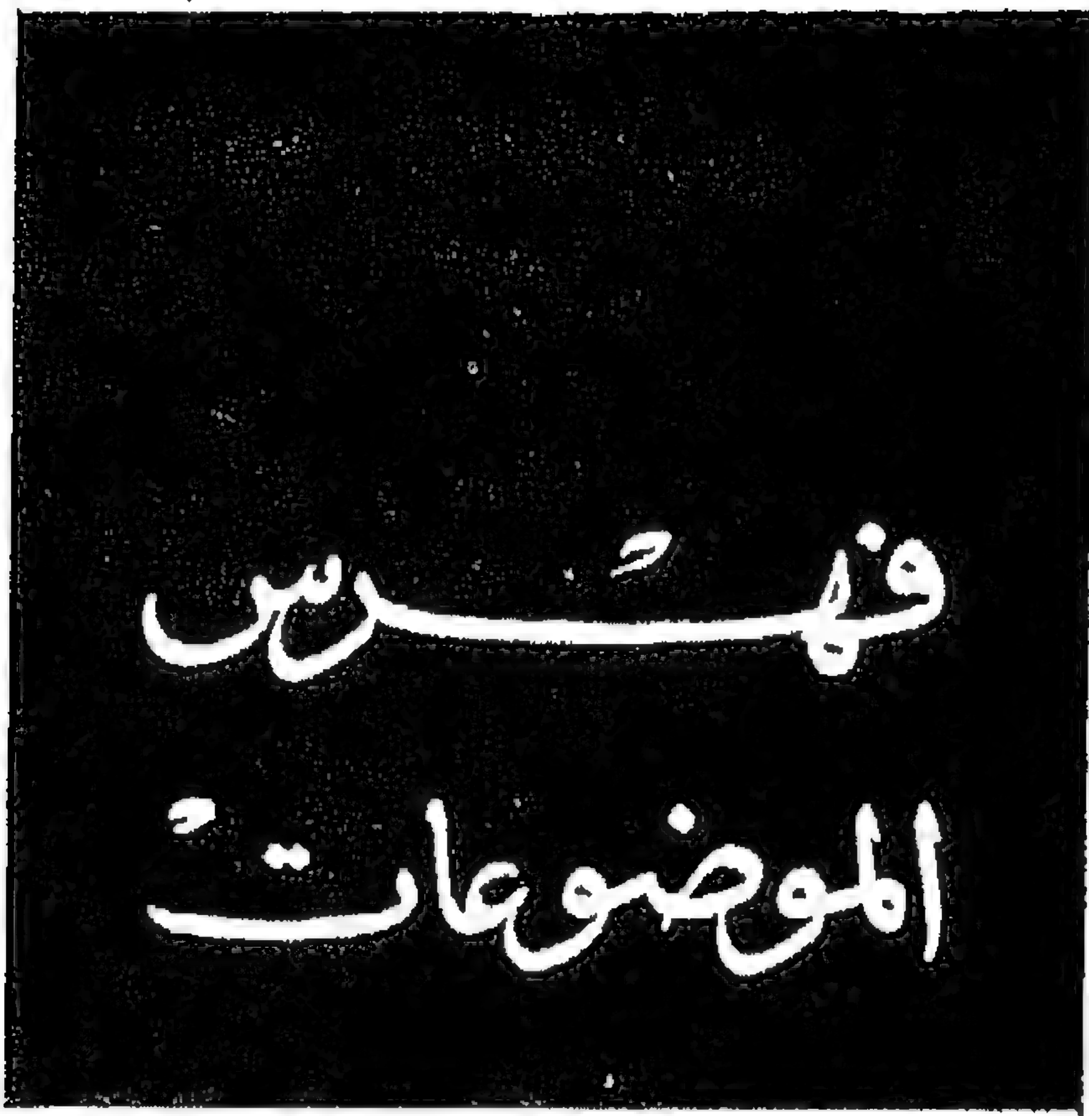
115.—**Tarn** (*W.W*): Hellenic Military and Naval Developments.
116.—**Texier** (*Charles*): Asie Mineure.
117.—The earliest Boasts on the Nile (Journal of Egyptian Archaelogy 1917).
118.—**Thucydide**: Histoire de la Guerre du Peloponese.
119 .—**Tones A.H.M.**: The cities of the Eastern Roman Provinces.
120.—**Torr** (*Cecil*): Ancient Ships.

(V)

121.—**Von Kromer**: The Orient under the Caliphes (Calcutta 1920).

(W)

122.—**Wallis Budge** (*E.A.*): History of Egypt.
123.—**Weigall** (*A*): History of the Pharaoh.
124.—**Wiet** (*Gaston*): Histoire de la Nation Egyptienne t. IV: L'Egypte Arabe.
125.—**Wiet** (*Gaston*): Précis de l'Histoire d'Egypte t. II: L'Egypte Musulmane, de la conquete Arabe à la conquéte Ottomane.
126.—**Wiet** (*Gaston*): Les Communications en Egypte au Moyen-Age (L'Egypte contemporaine, 1933).
127.—**Wiet** (*G.*): Précis de L'Histoire d'Egypte Musulmane.
128.—**Wilkinson** (*J.G.*): Manners and Customs of the Ancient Egyptians'


فهرس
الموضوعات

صفحة

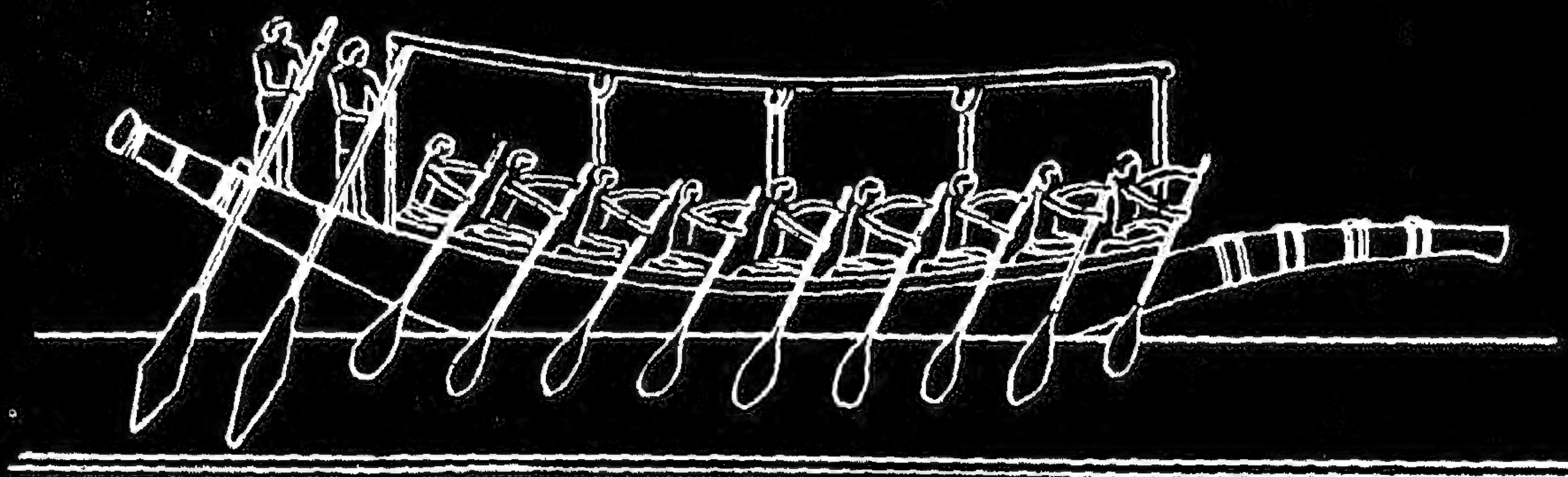
صفحة

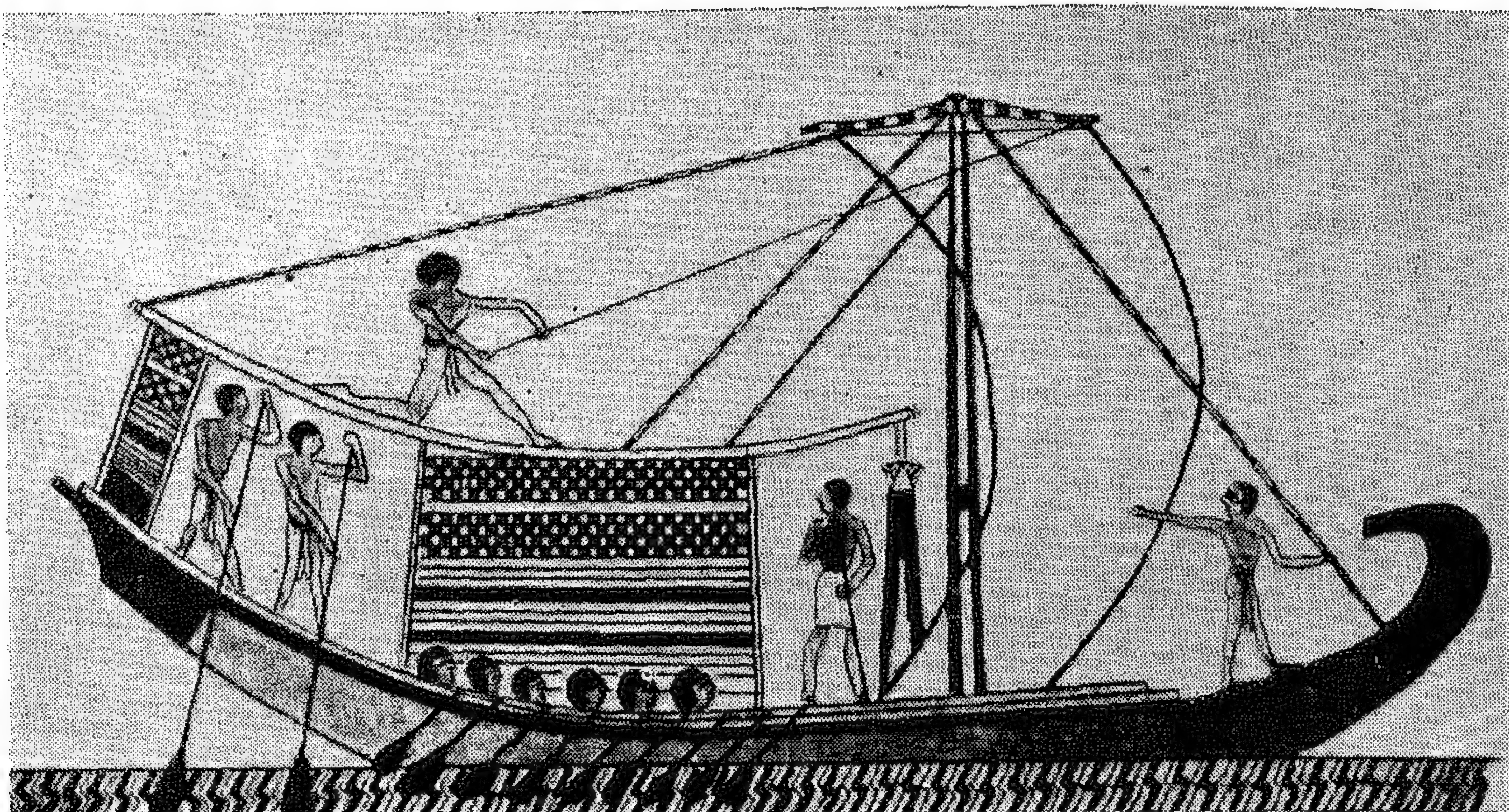
اللوحات



لوحه رقم ١ ـ ا

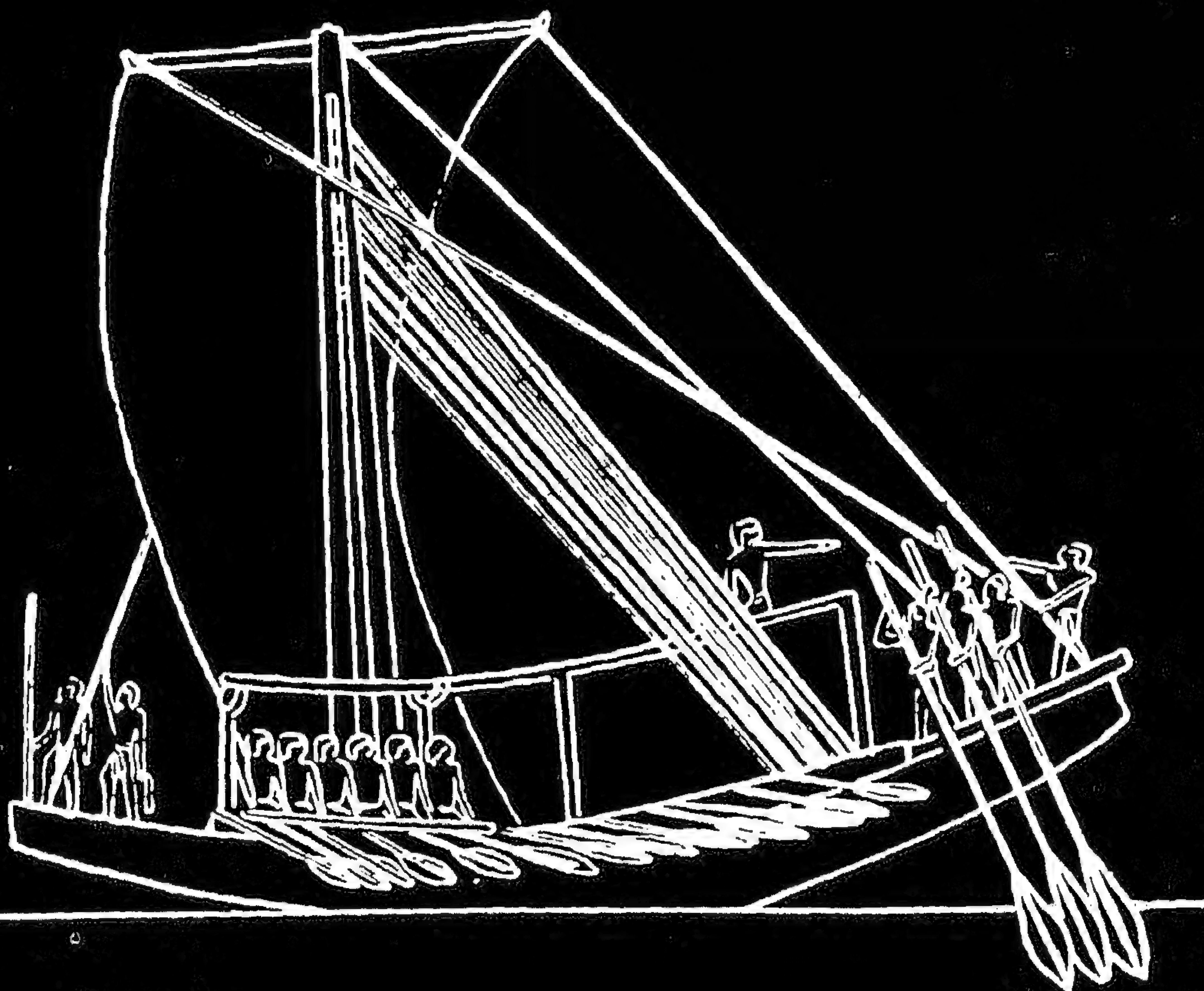
لوحه رقم ١ ـ ب

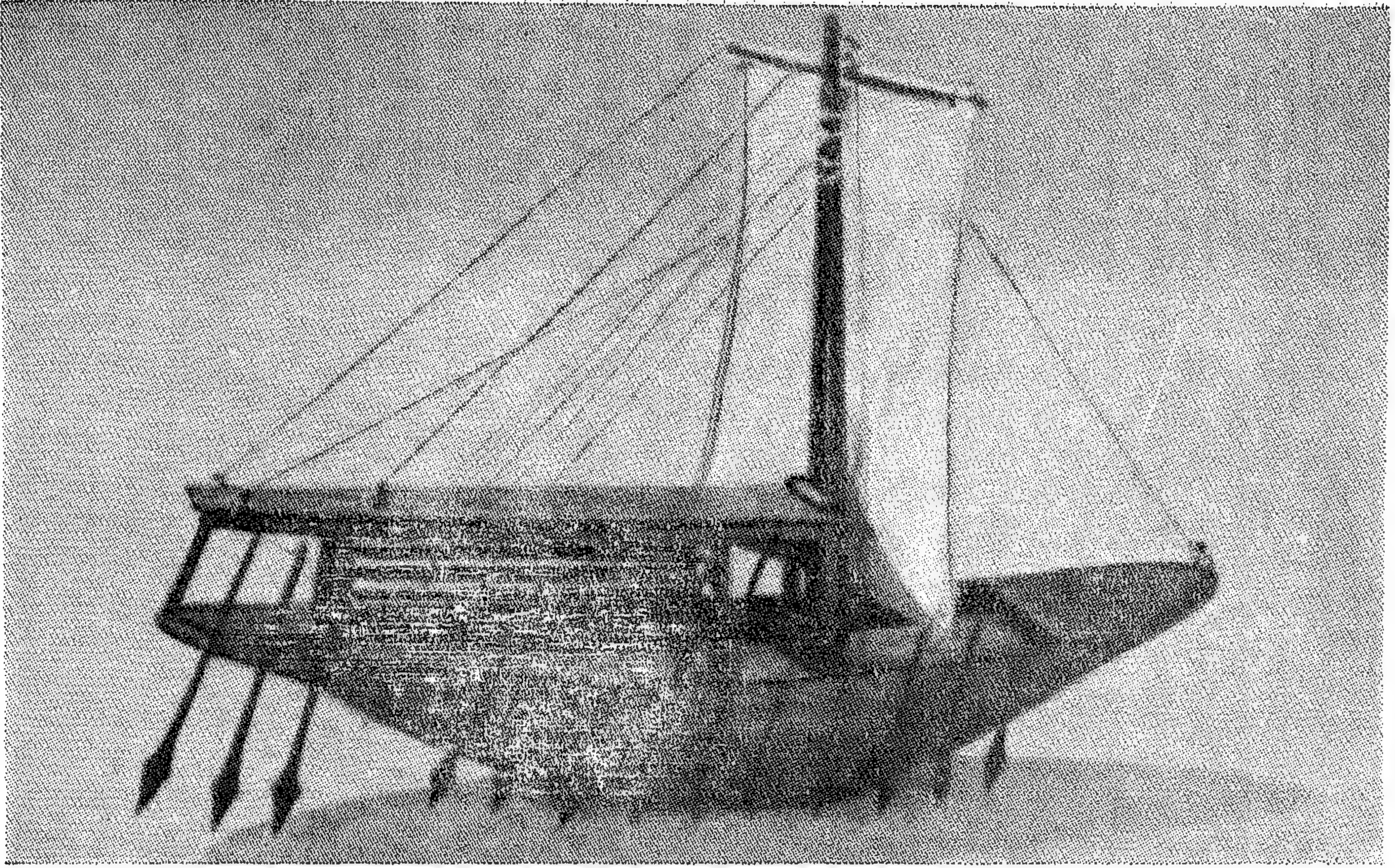




لوحه رقم ٢ ـ ا

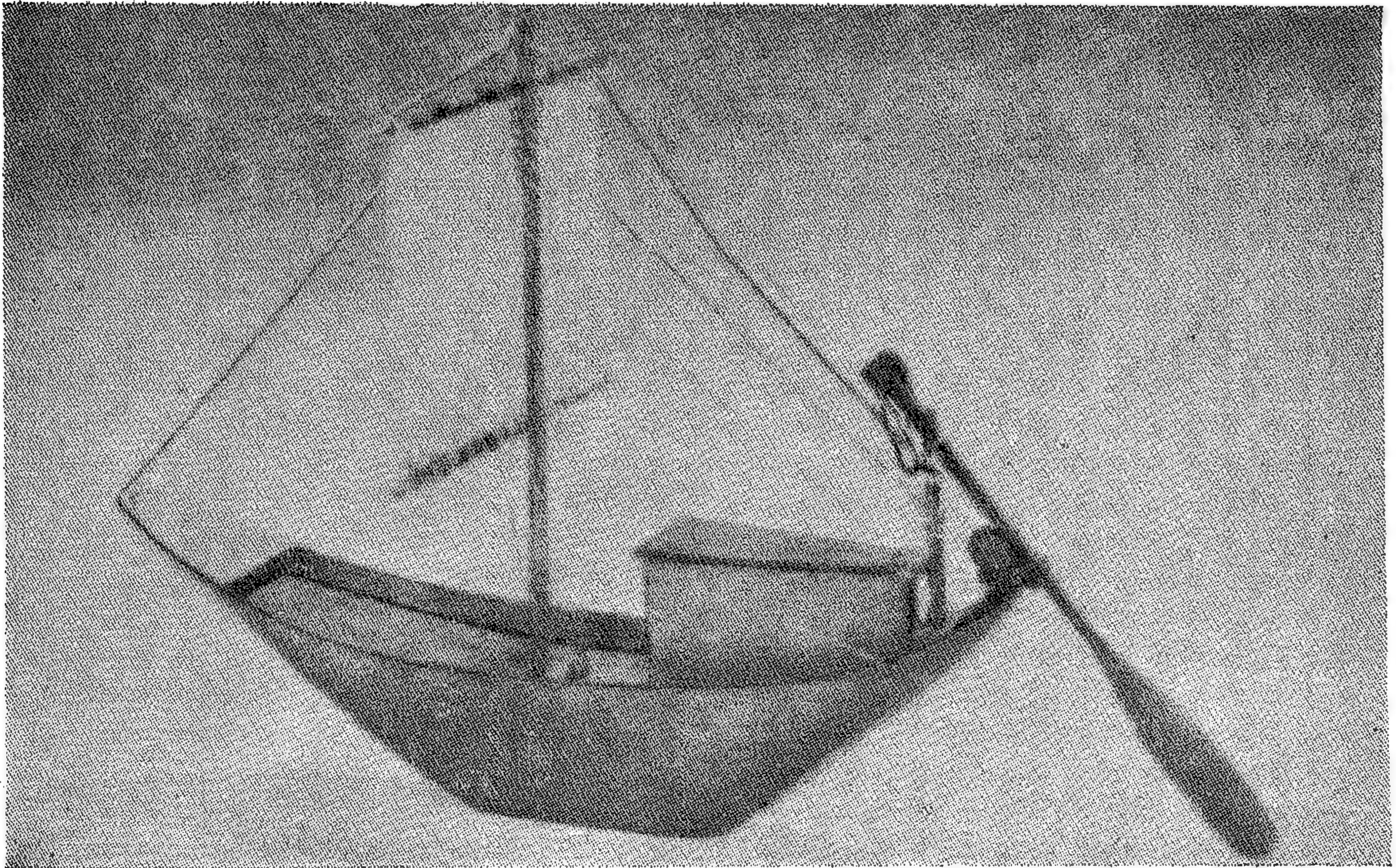
لوحه رقم ٢ ـ ب

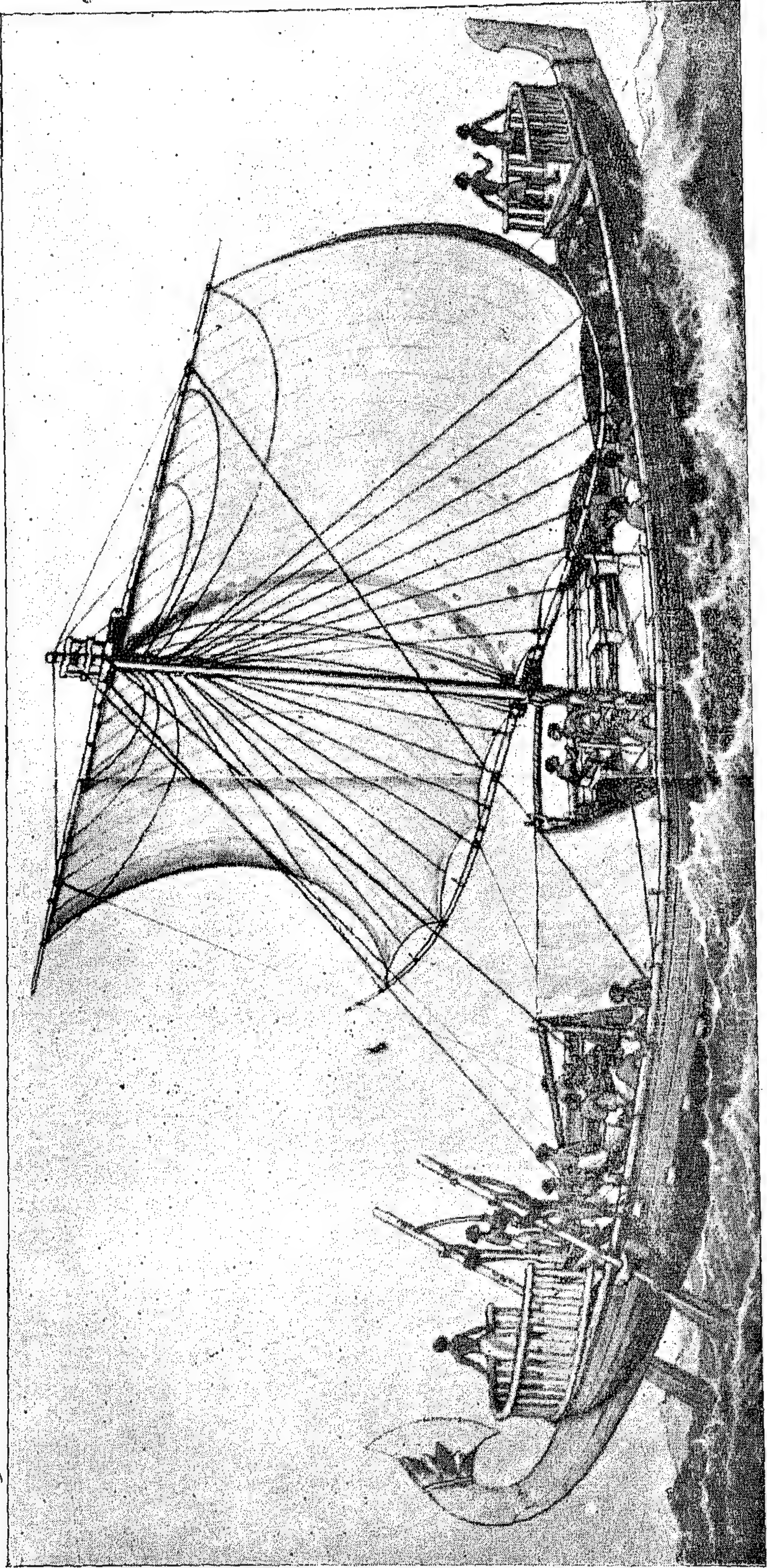




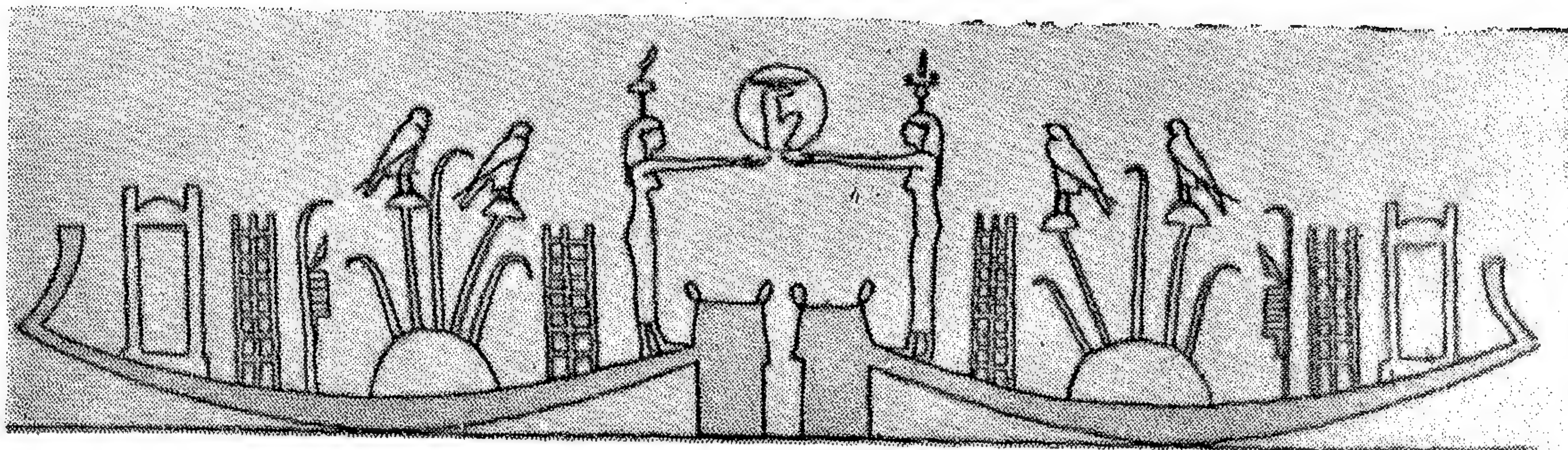
لوحه رقم ٣

لوحه رقم ٤



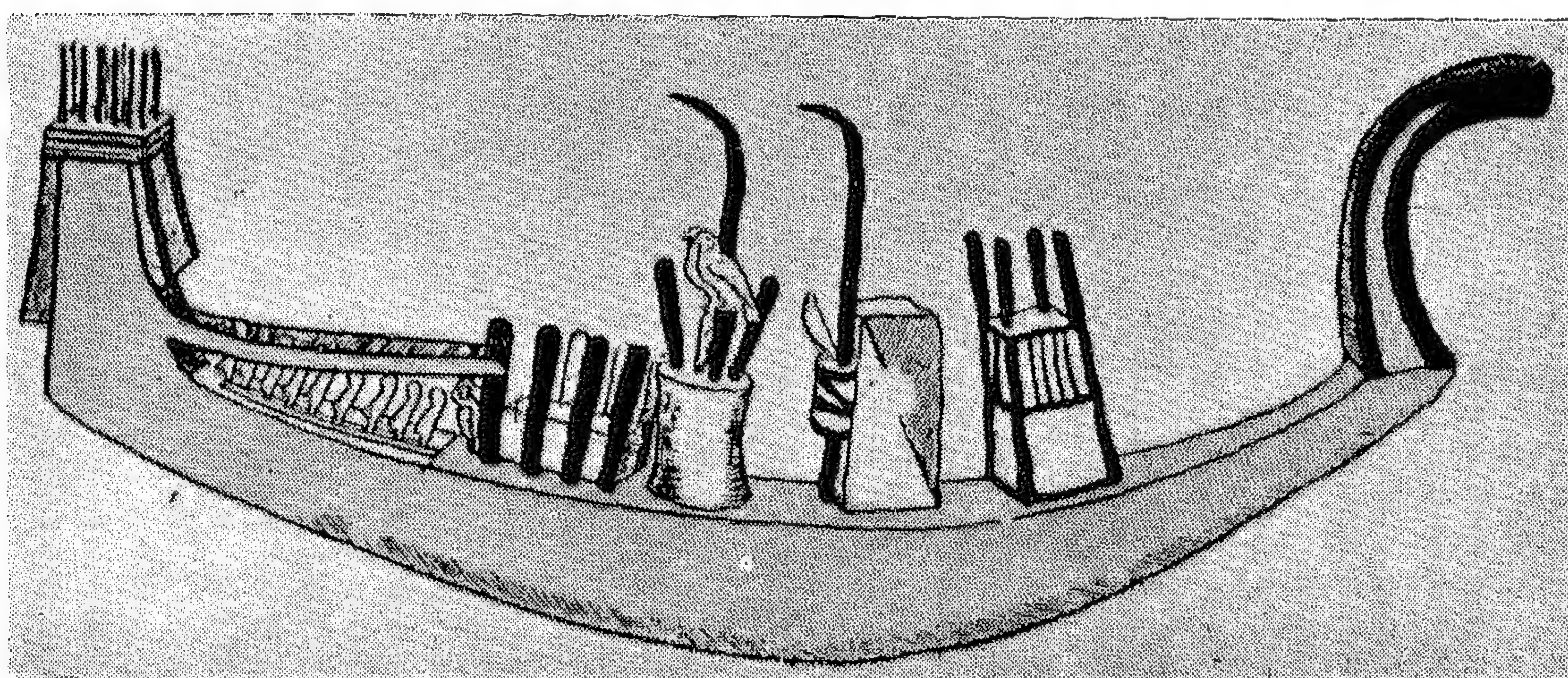


لوحة رقم ٥

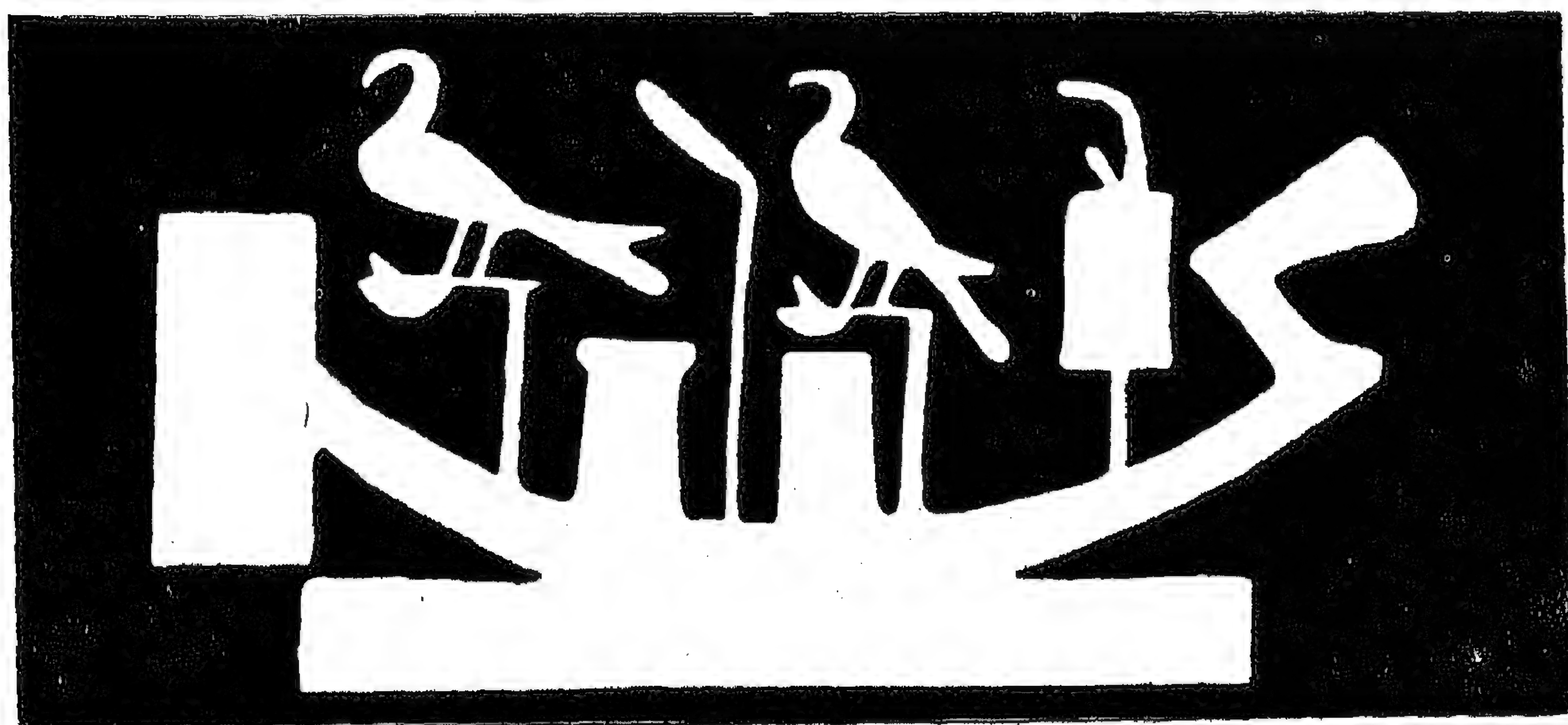


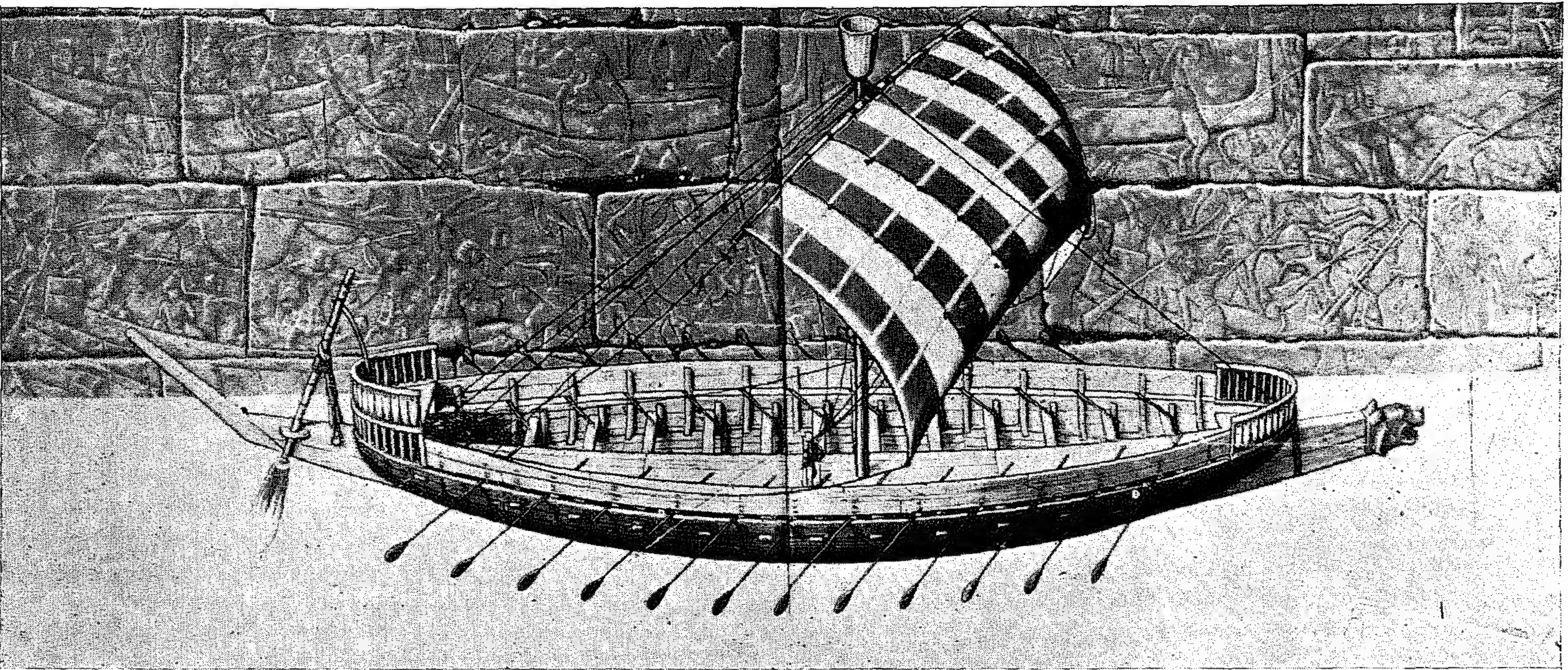
لوحه رقم ٦ ـ ا

لوحه رقم ٦ ـ ب

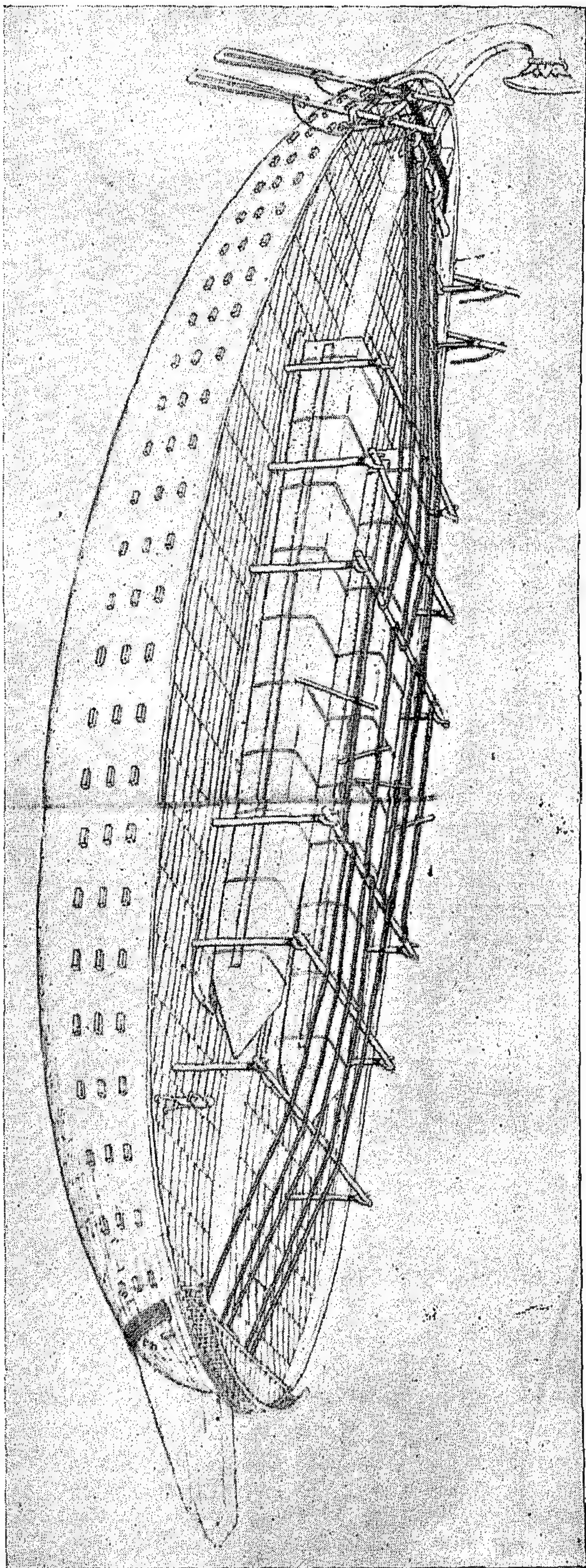


لوحه رقم ٦ ـ جـ

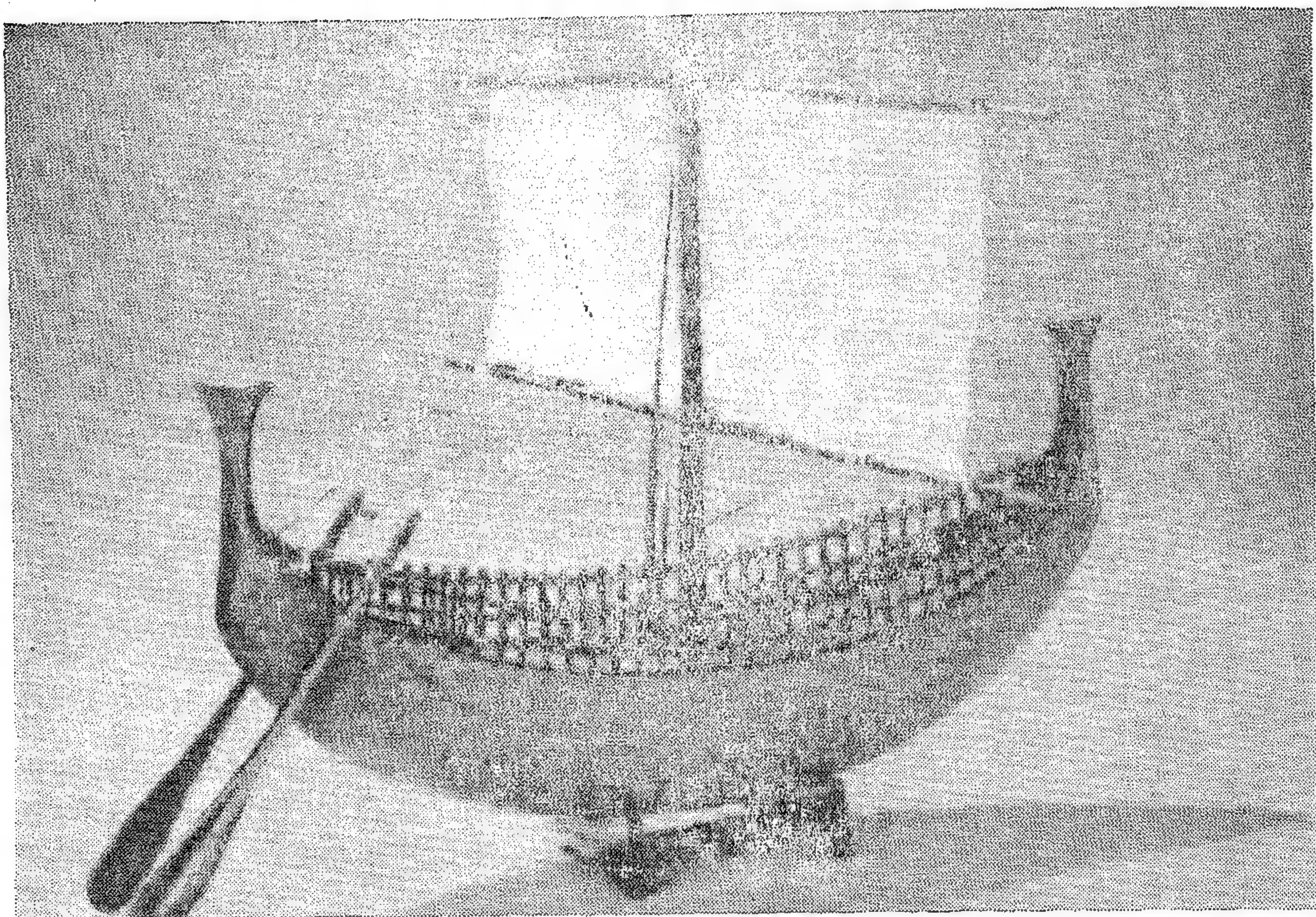




لوحه رقم ٧

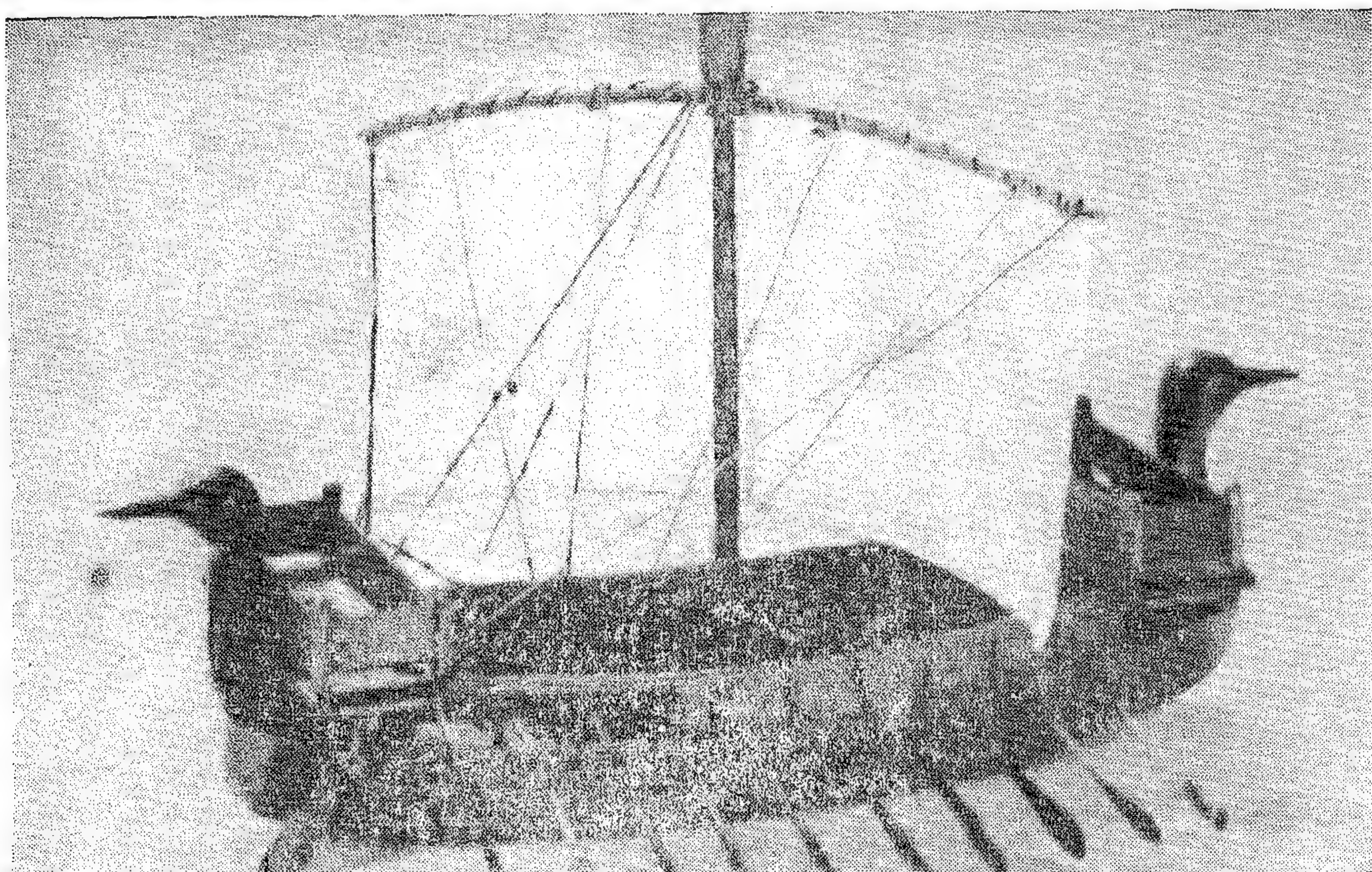


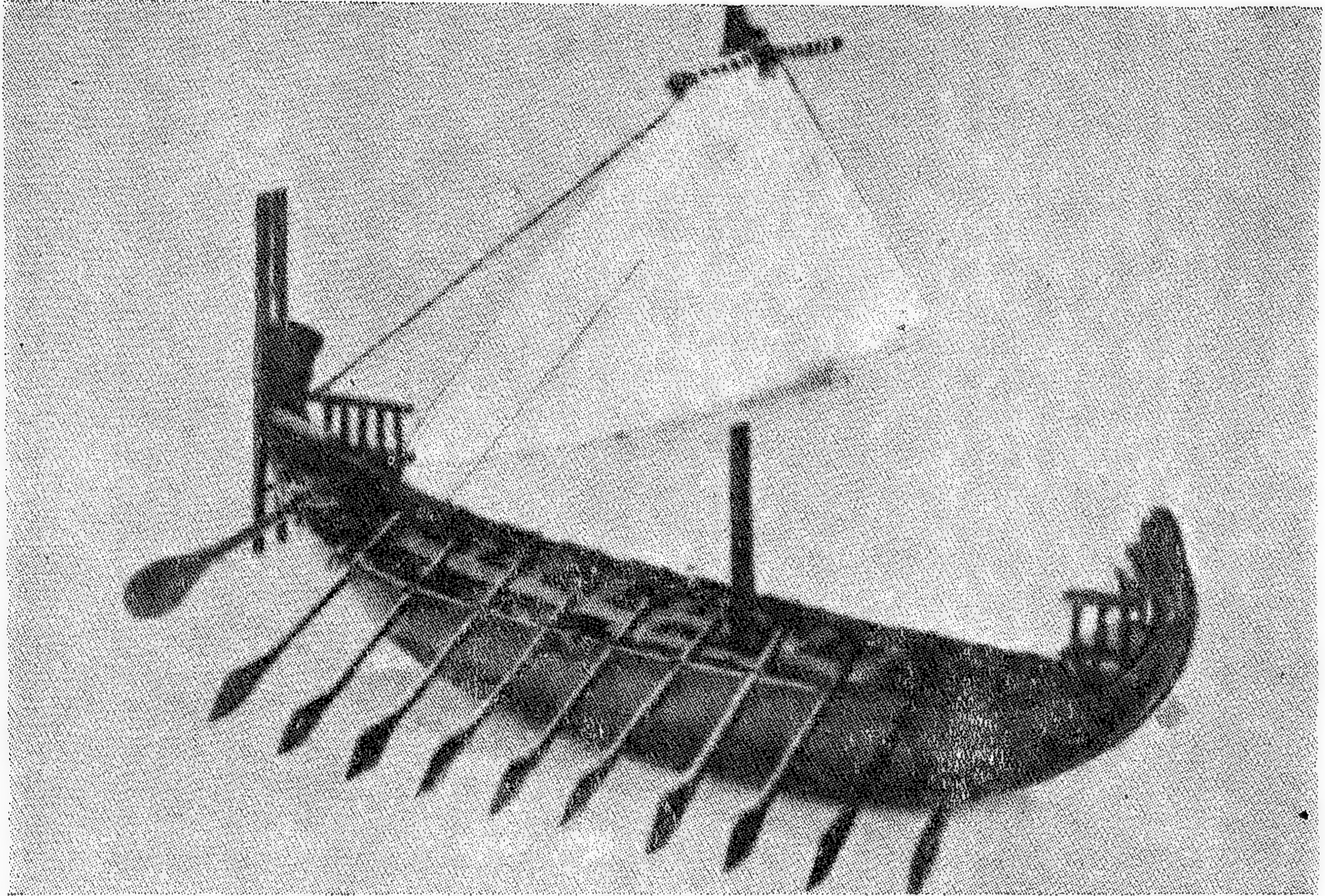
لوحة رقم ٨



لوحه رقم ٩

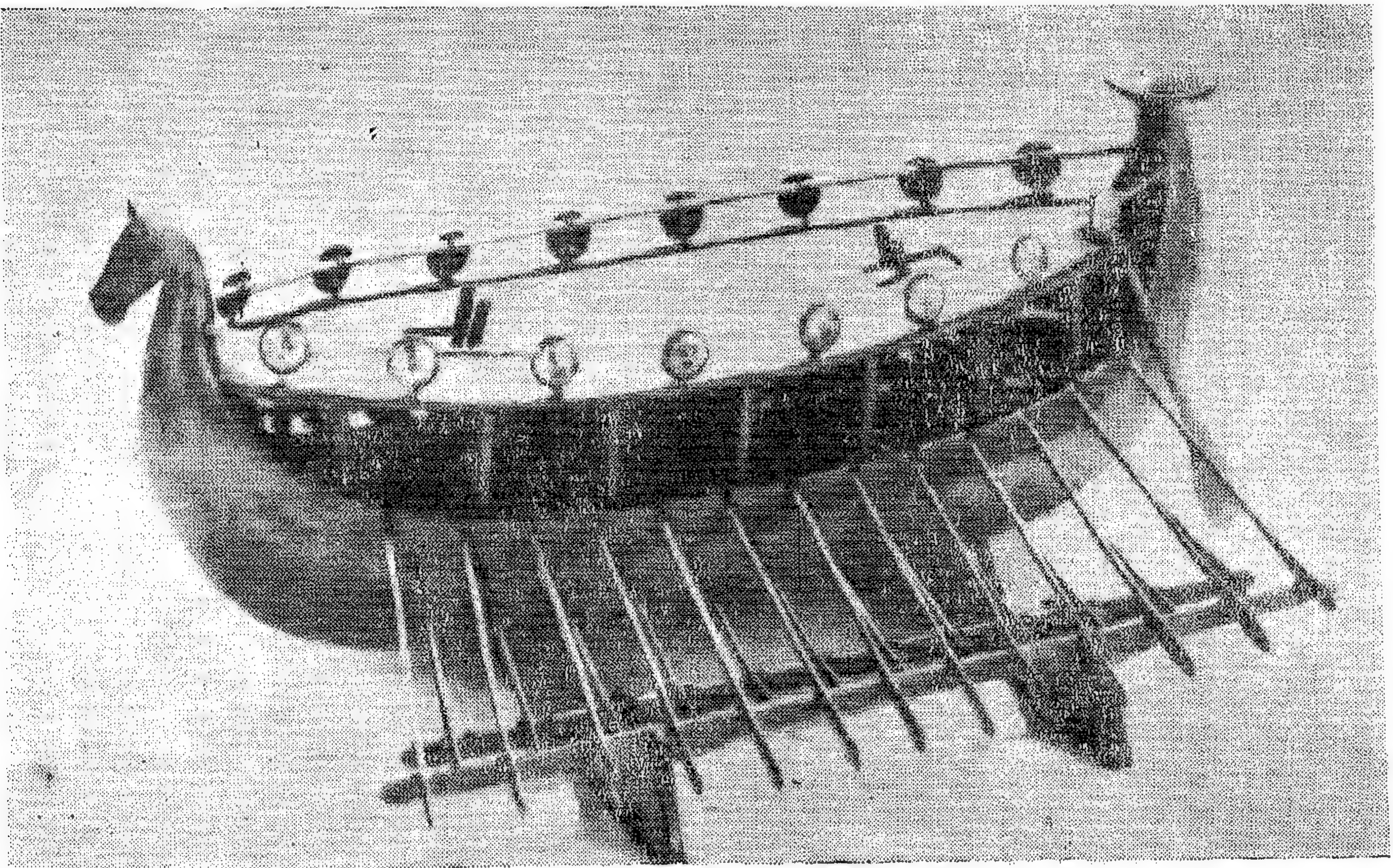
لوحه رقم ١٠

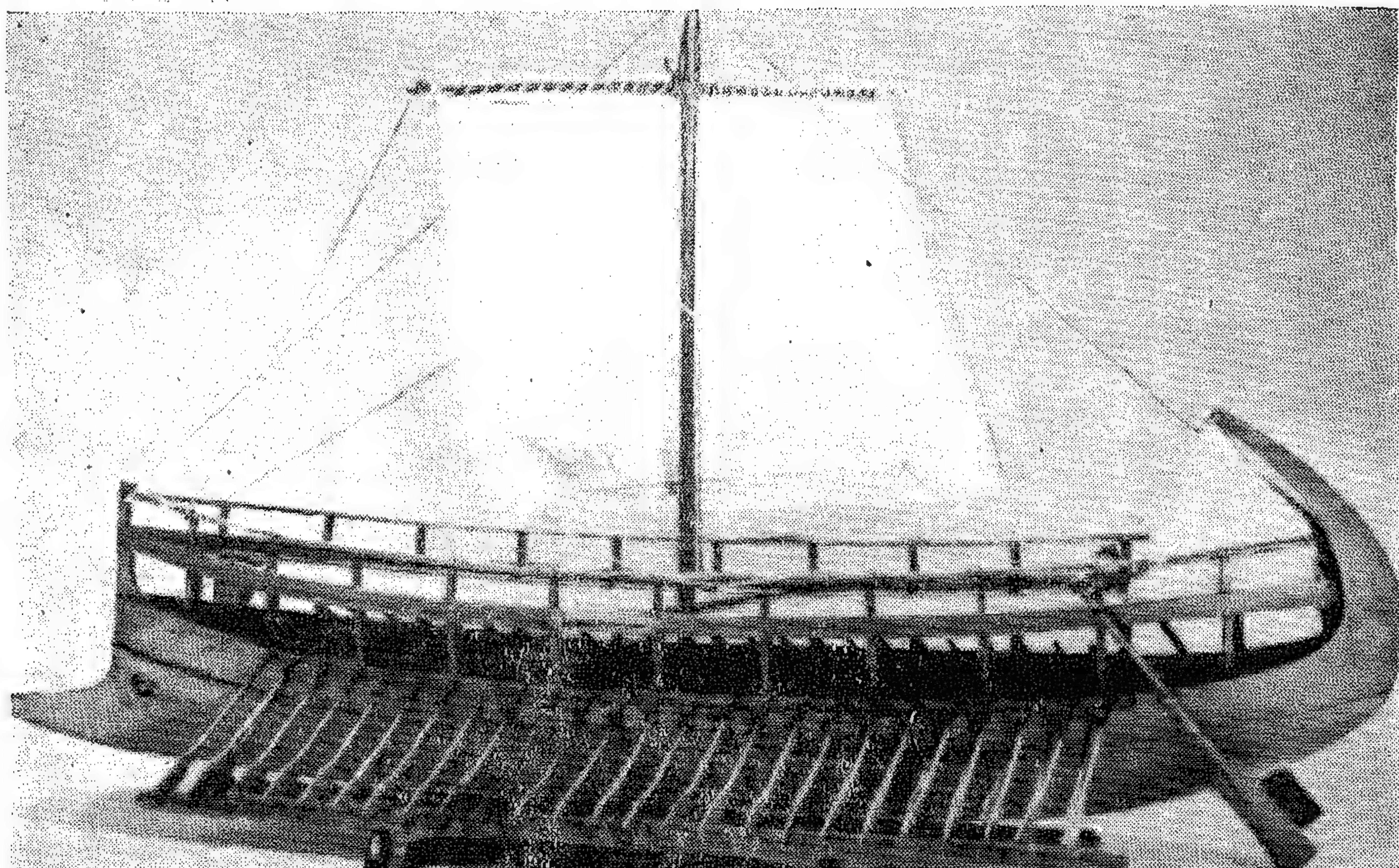




لوحه رقم ١١

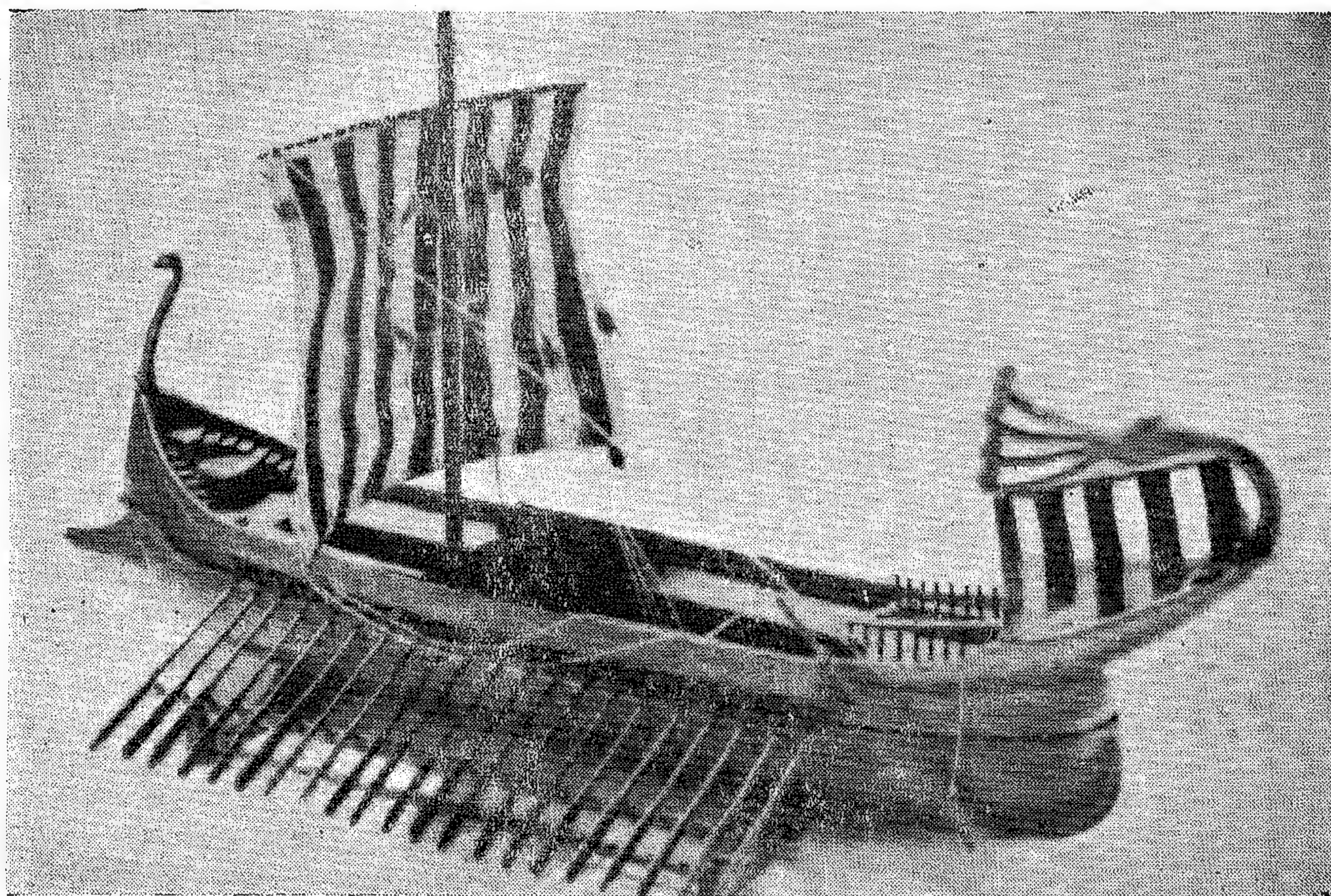
لوحه رقم ١٢

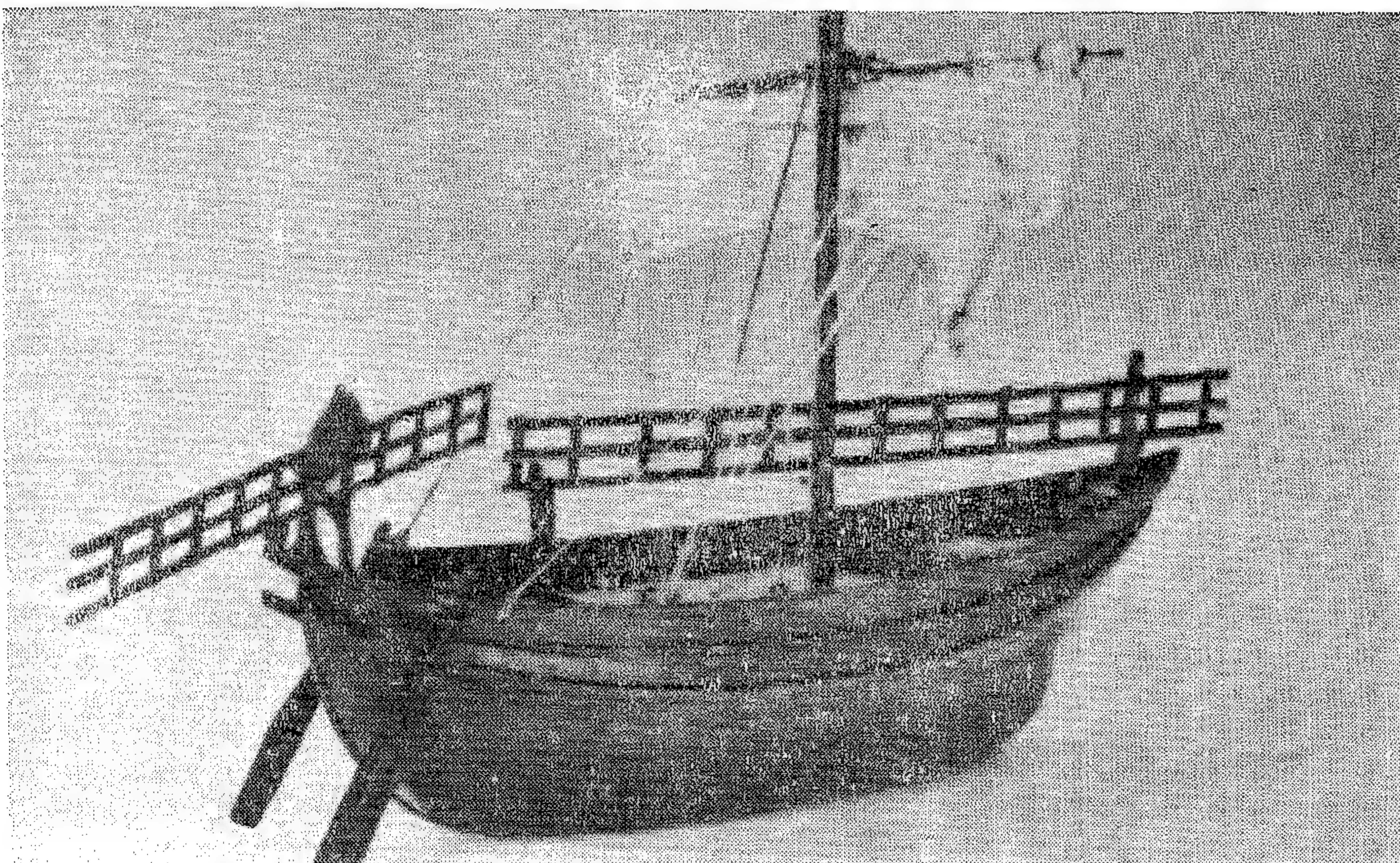




لوحه رقم ۱۳

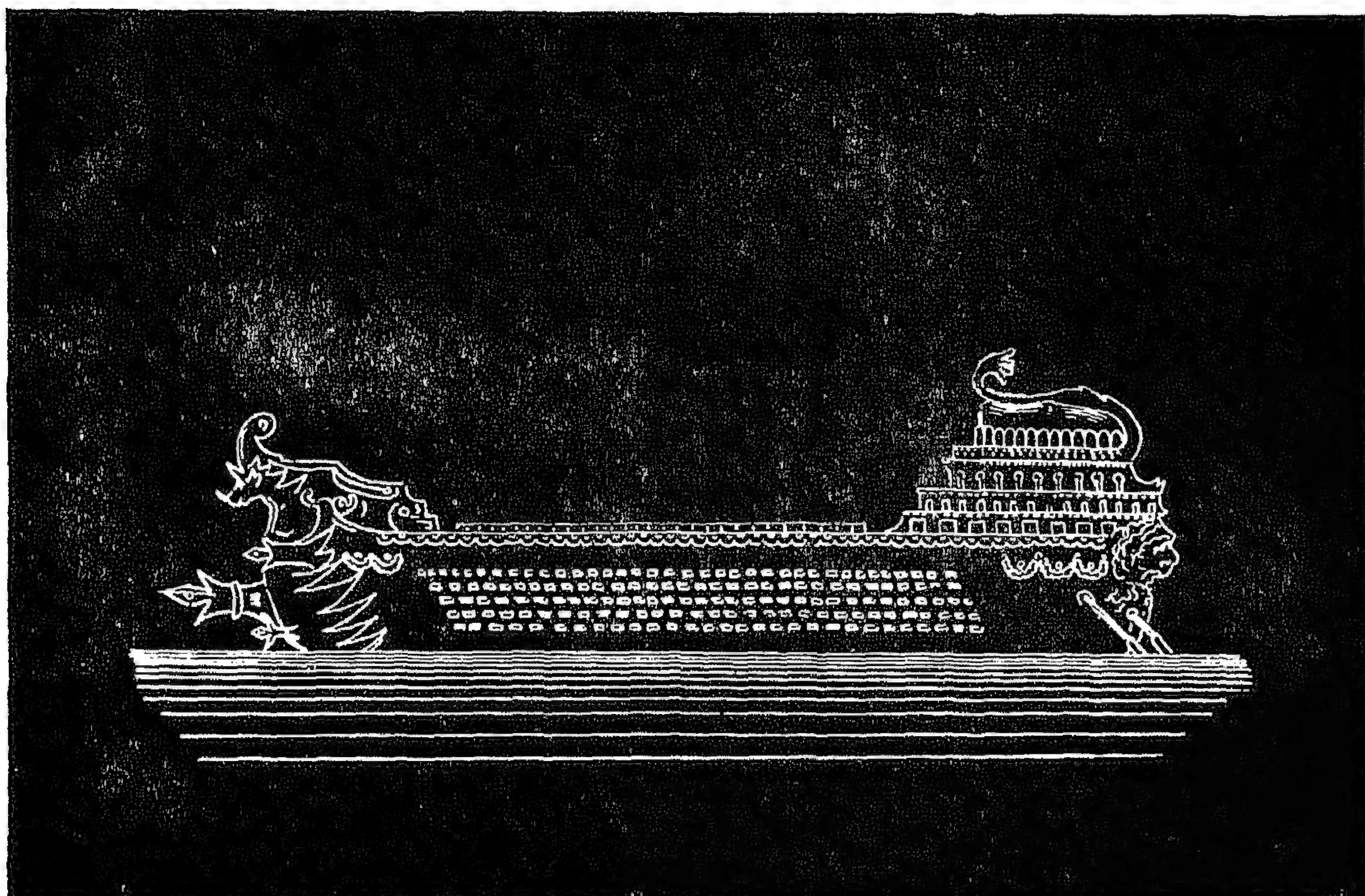
لوحه رقم ١٤

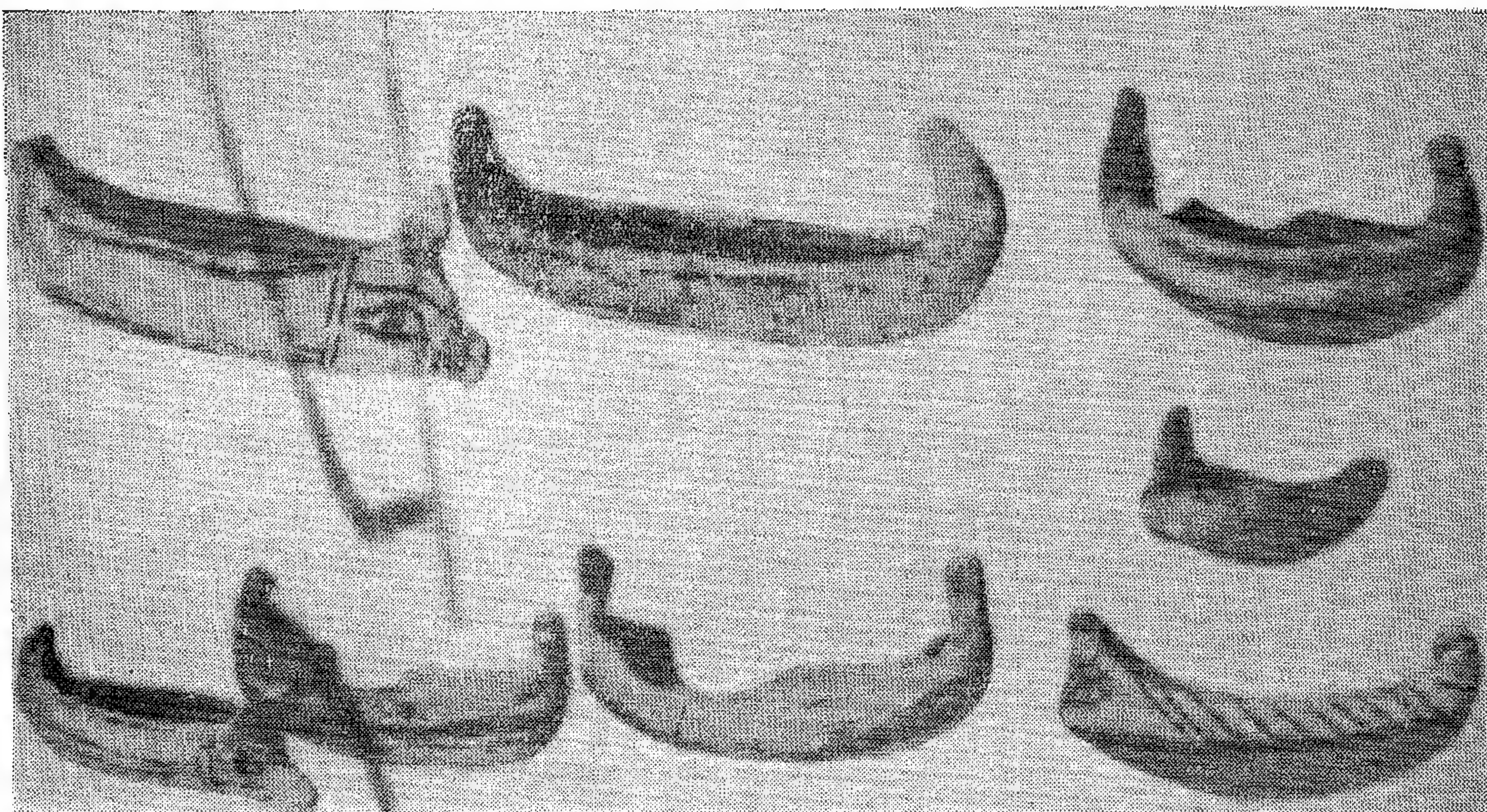




لوحه رقم ١٥

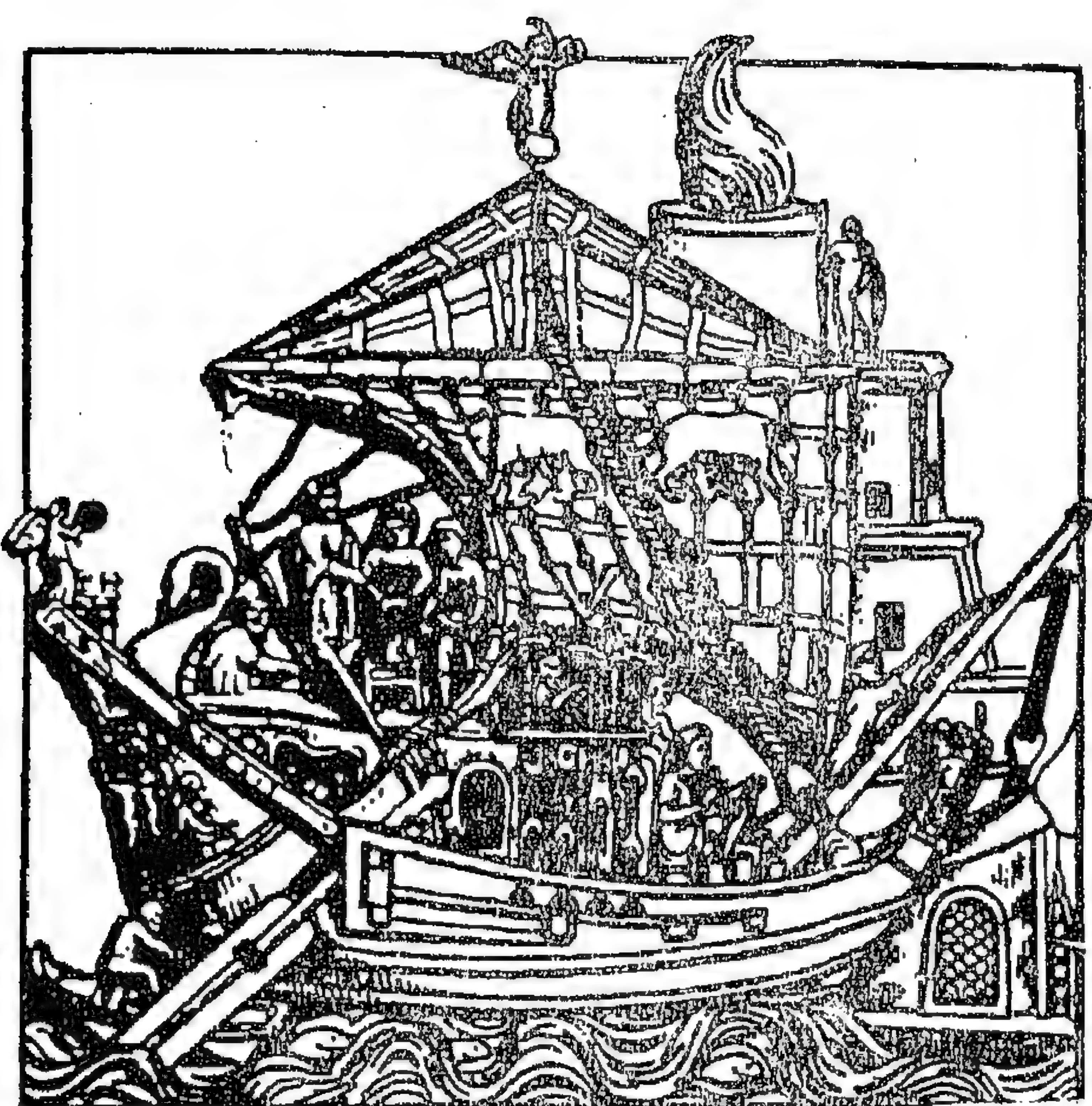
لوحه رقم ١٦

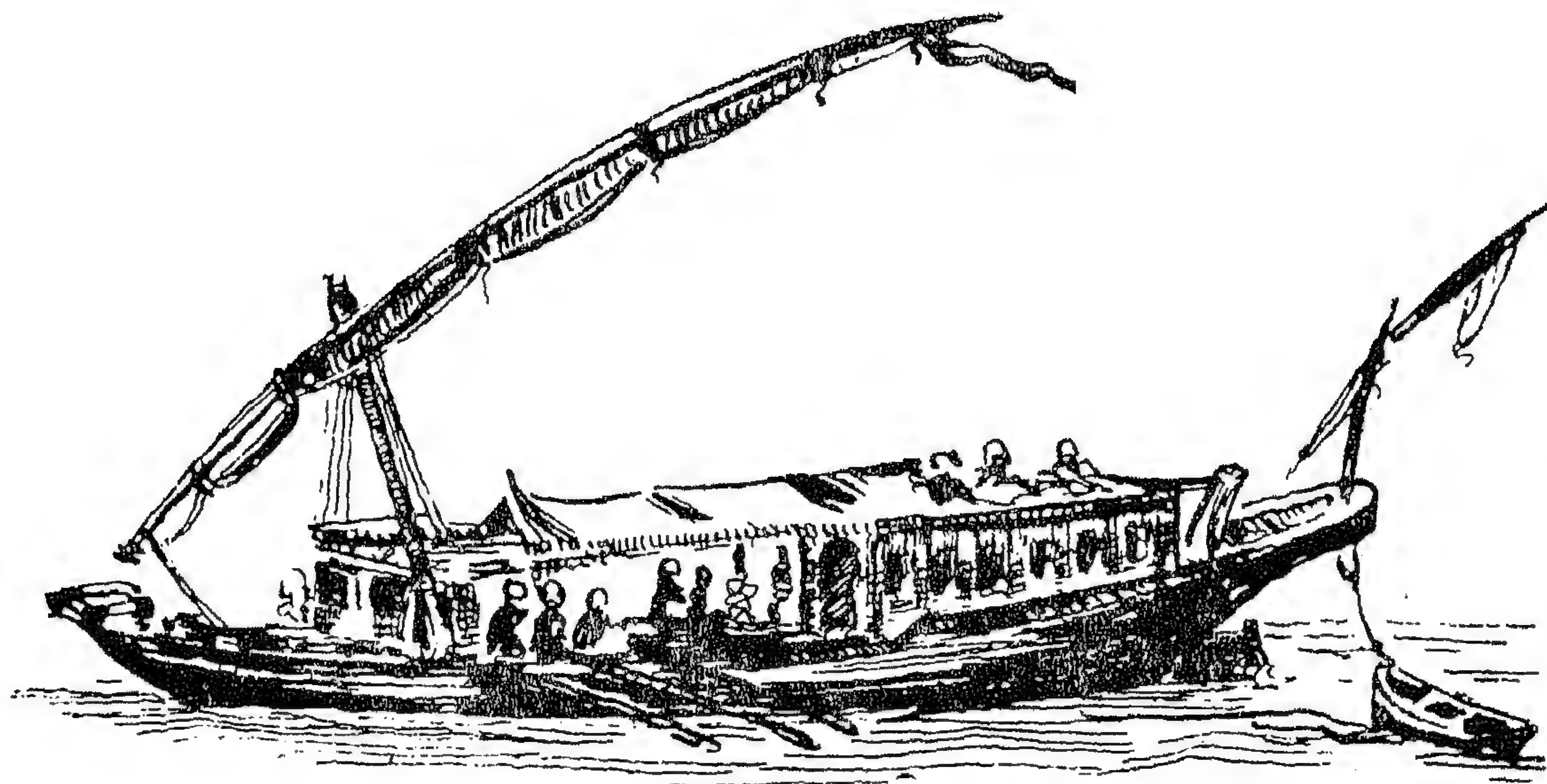




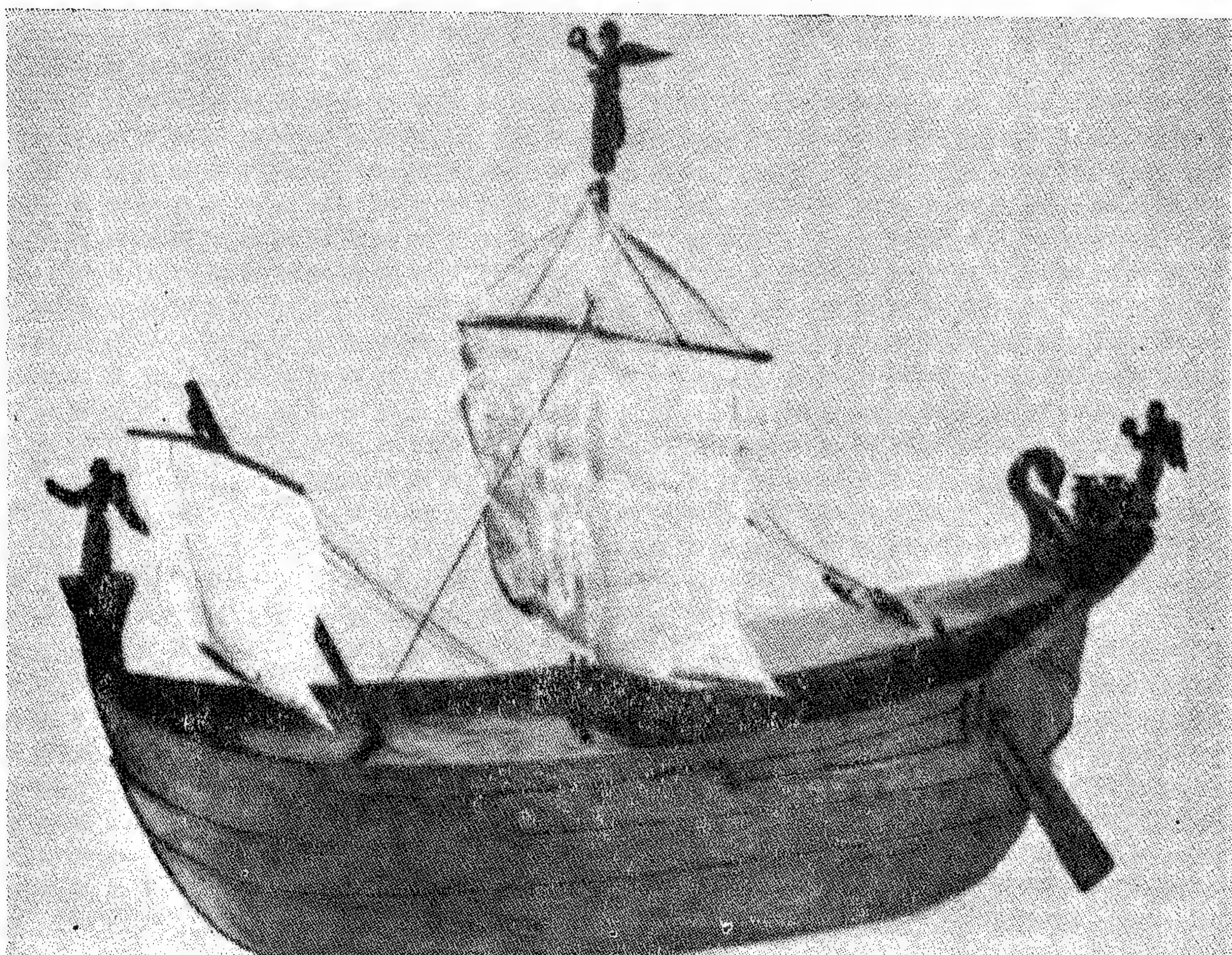
لوحه رقم ۱۷

لوحه رقم ۱۸ ـ ۱

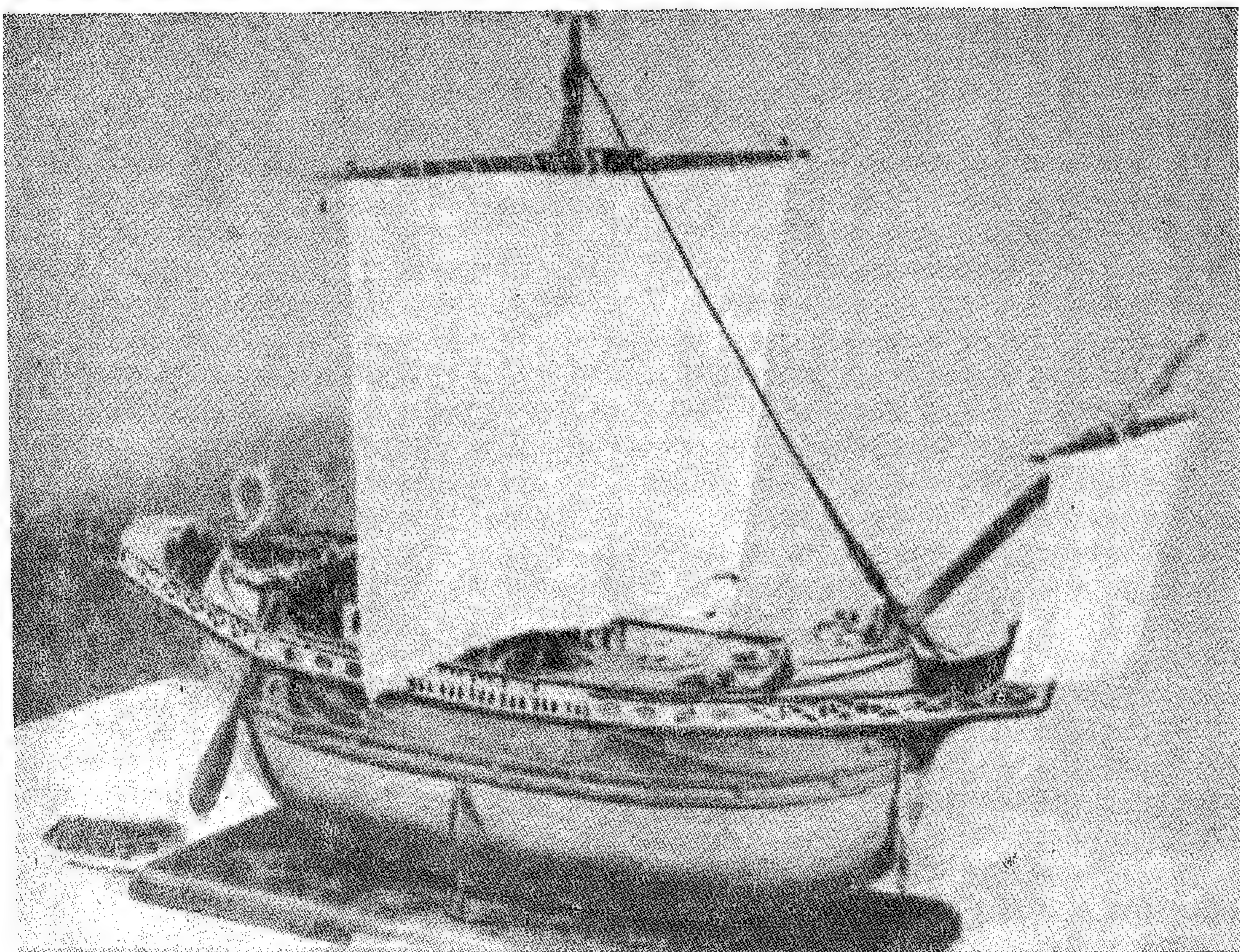




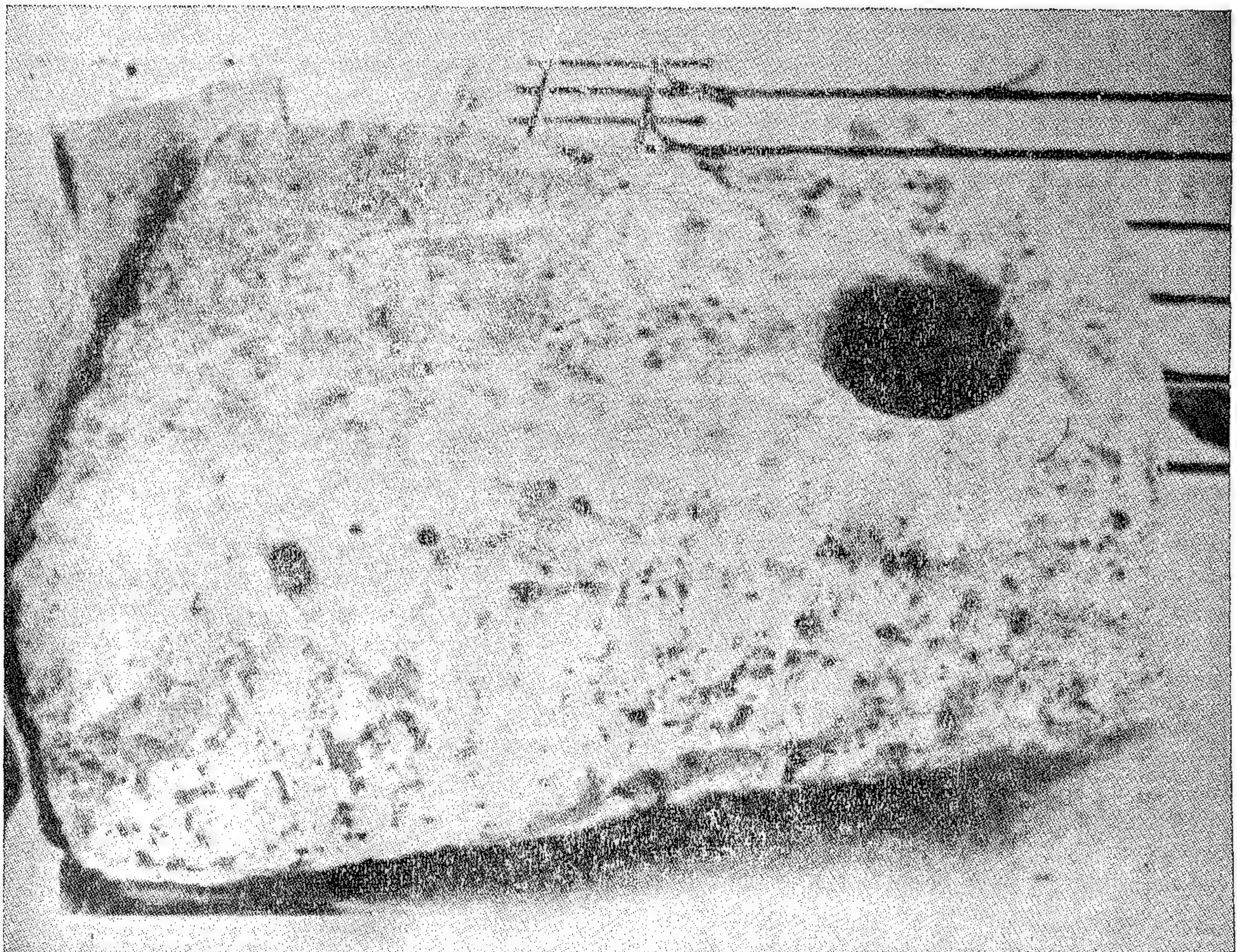
لوحه رقم ١٨ ـ ب
لوحه رقم ١٩



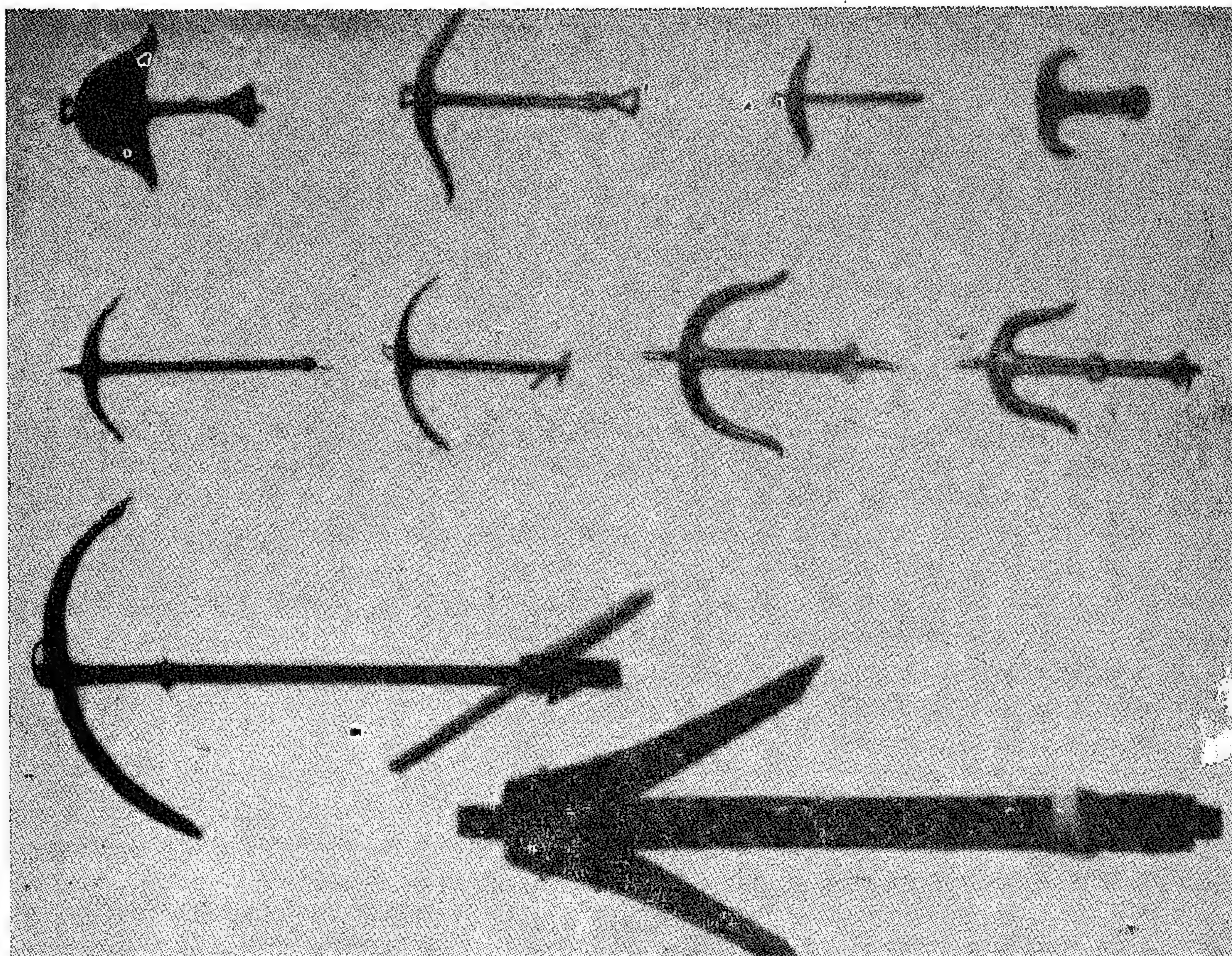
لوحه رقم ٢٠



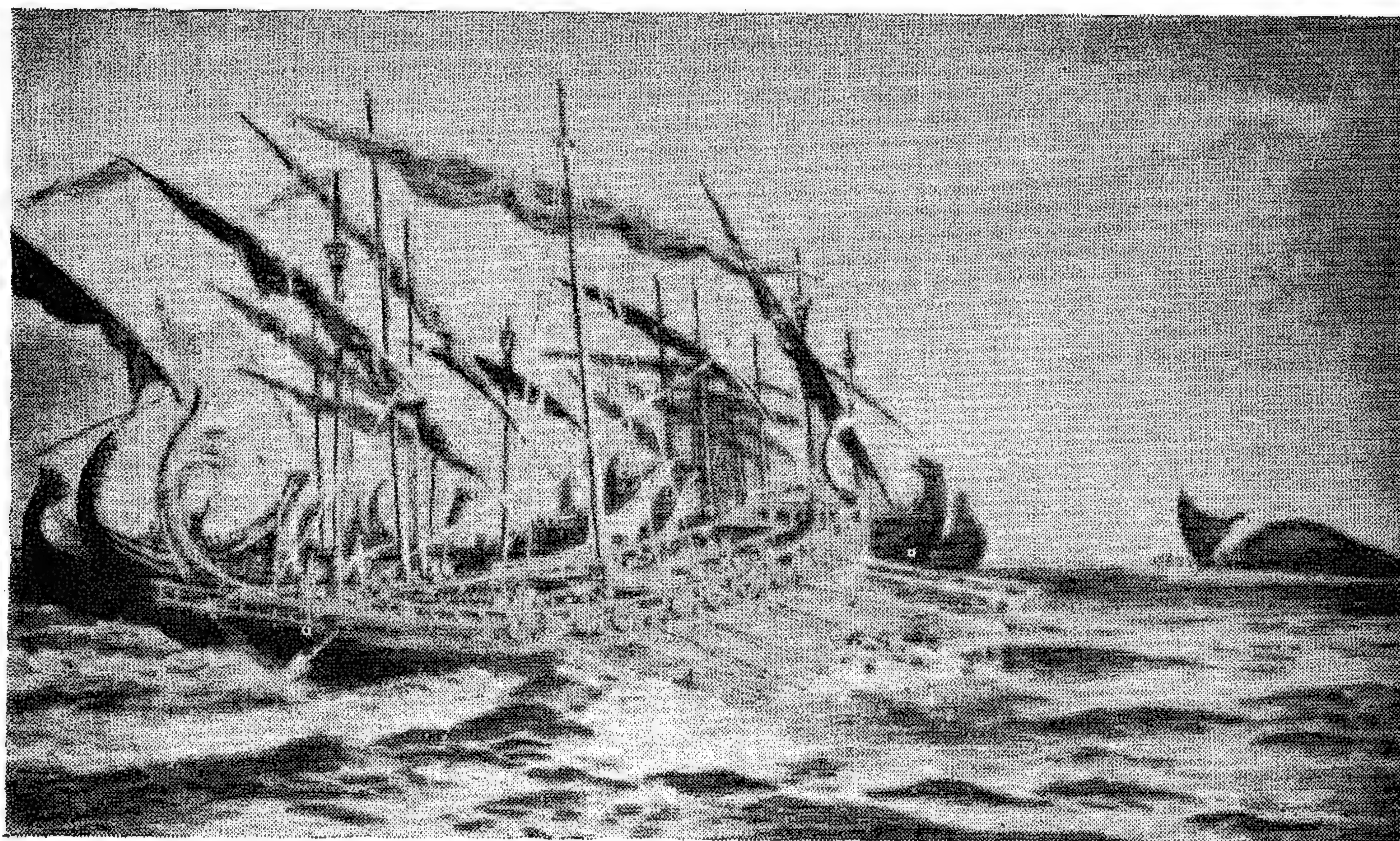
لوحة رقم ٢١

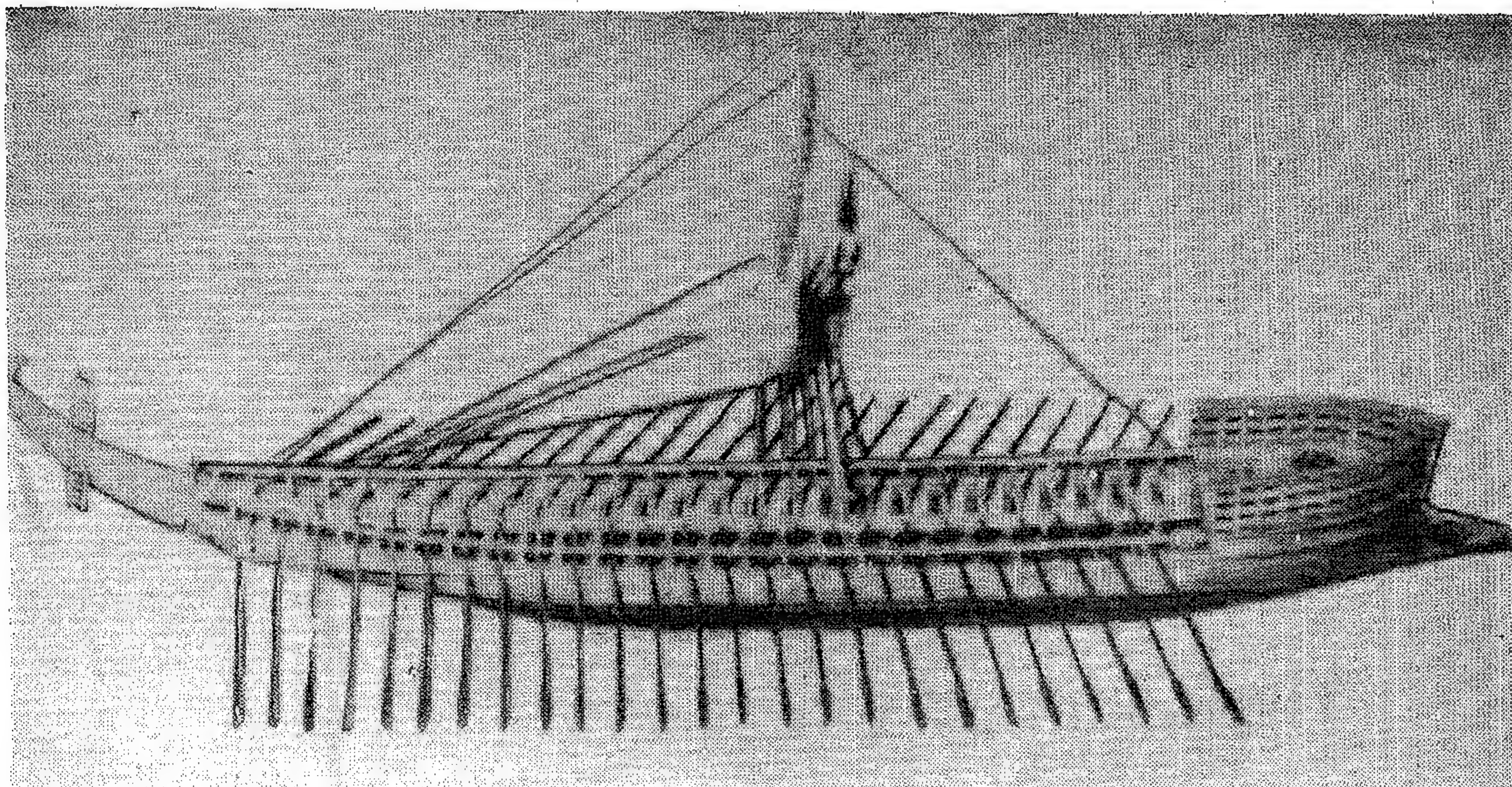


لوحه رقم ٢٢



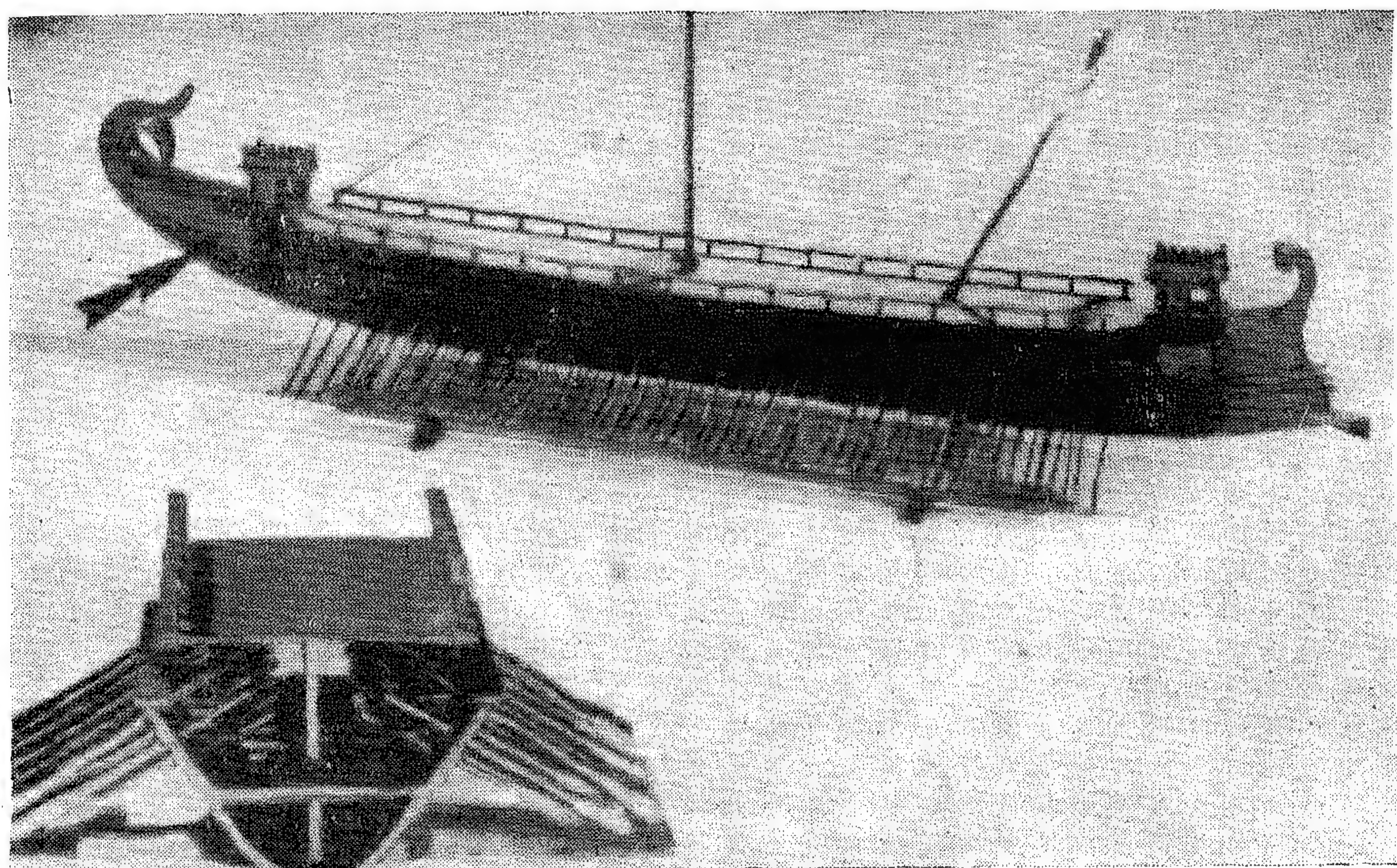
لوحه رقم ٢٣

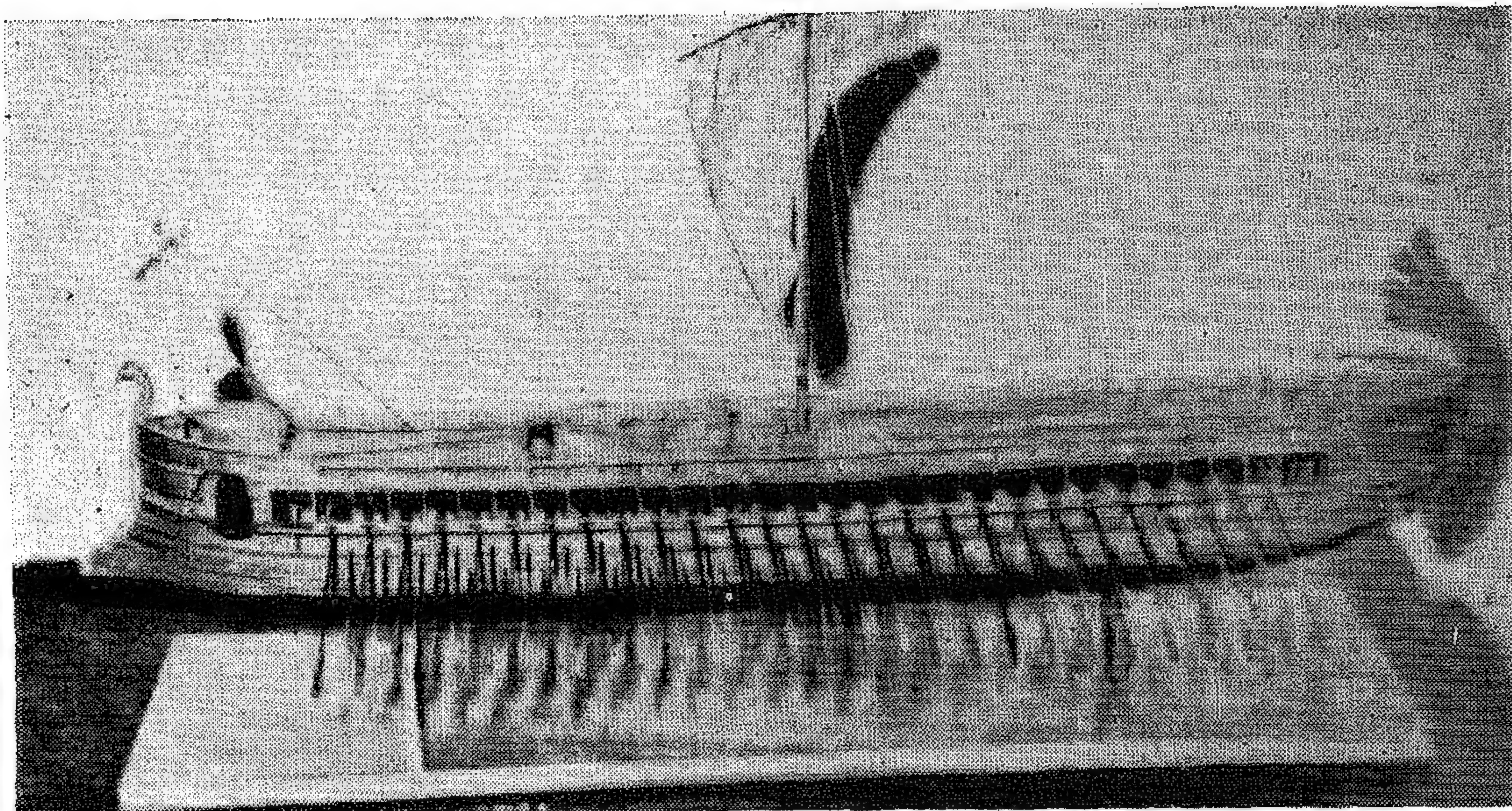




لوحه رقم ٢٤

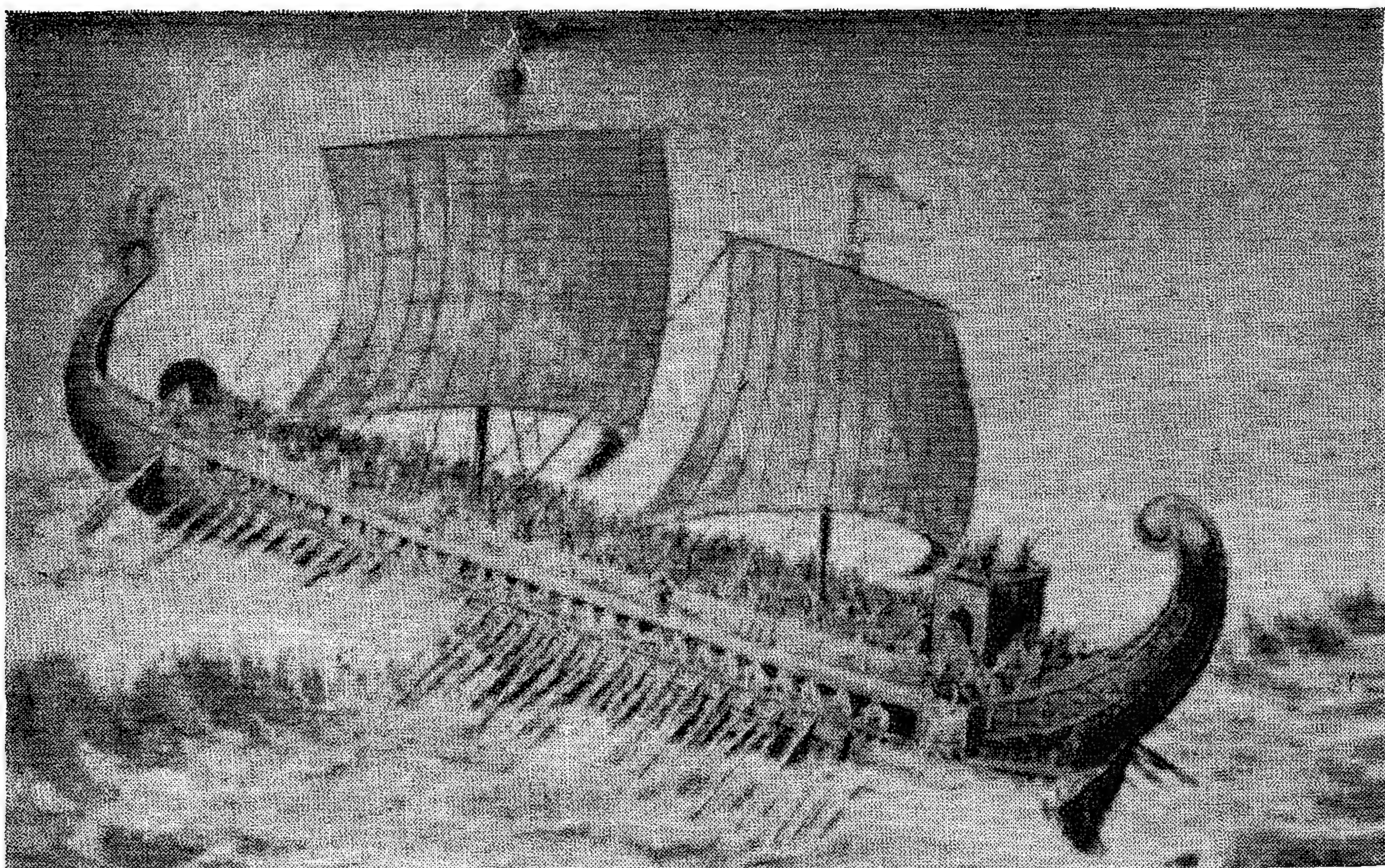
لوحه رقم ٢٥

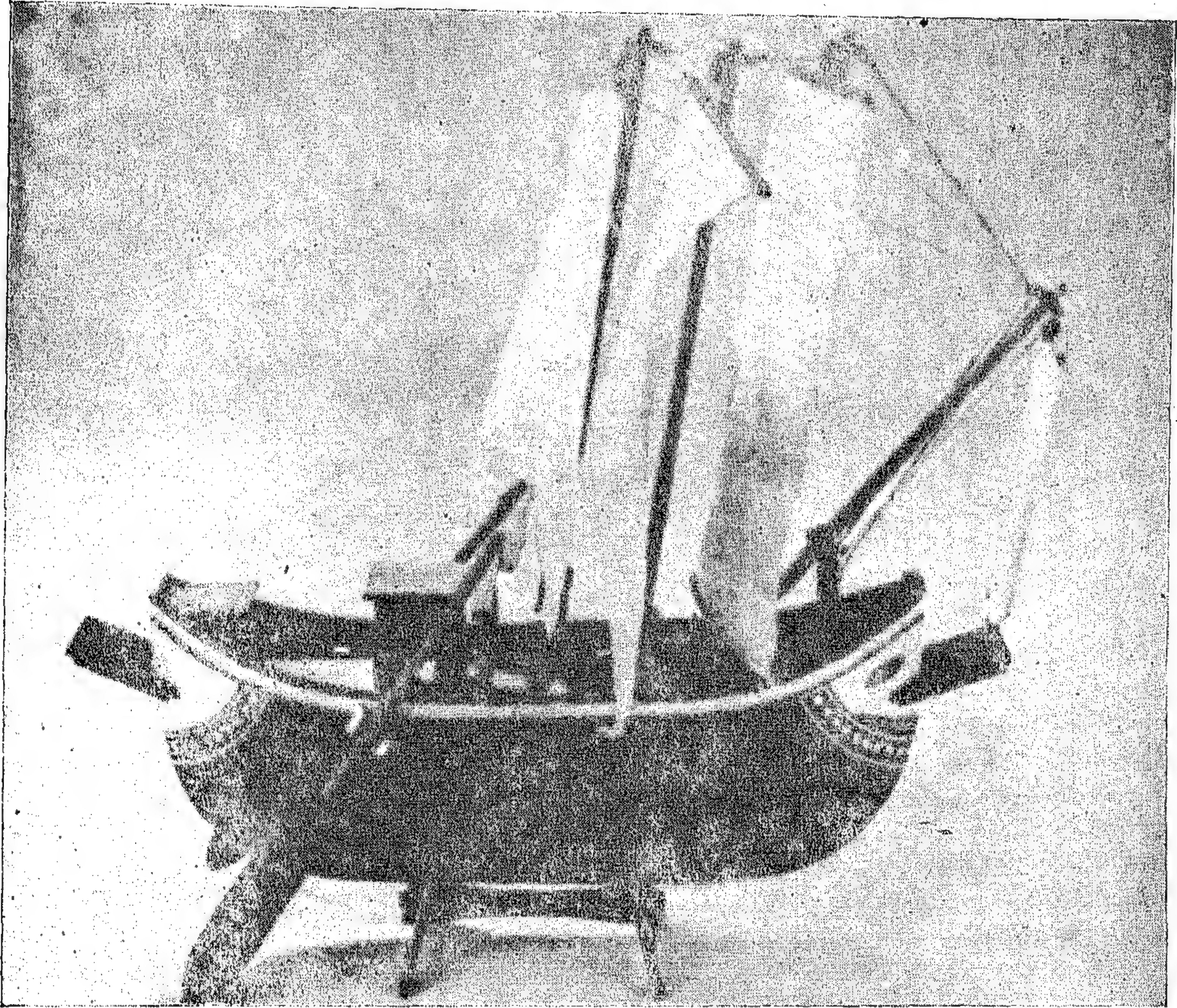




لوحه رقم ٢٦

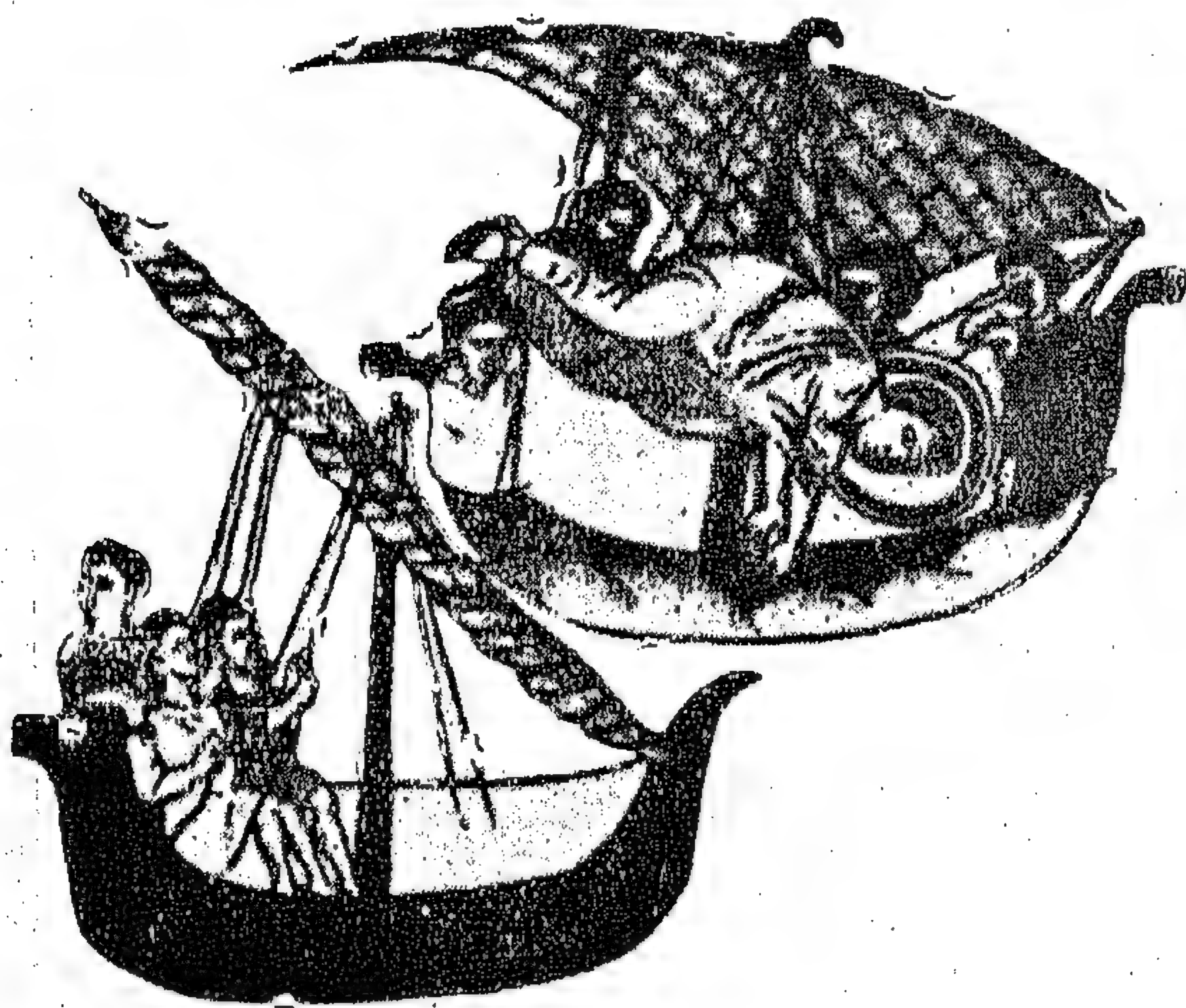
لوحه رقم ٢٧



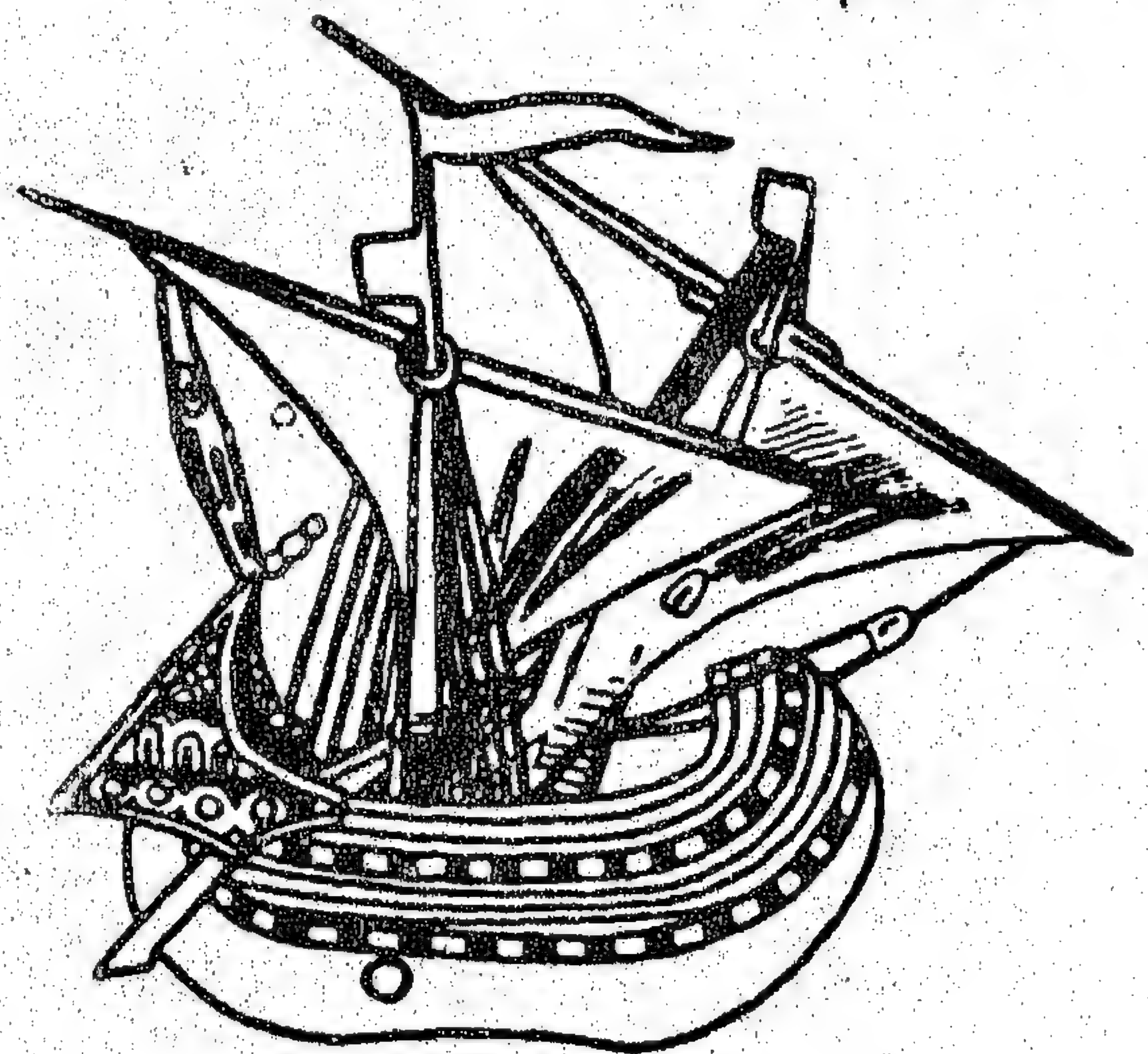


لوحه رقم ٢٨

لوحة رقم ٢٩ ــ ب



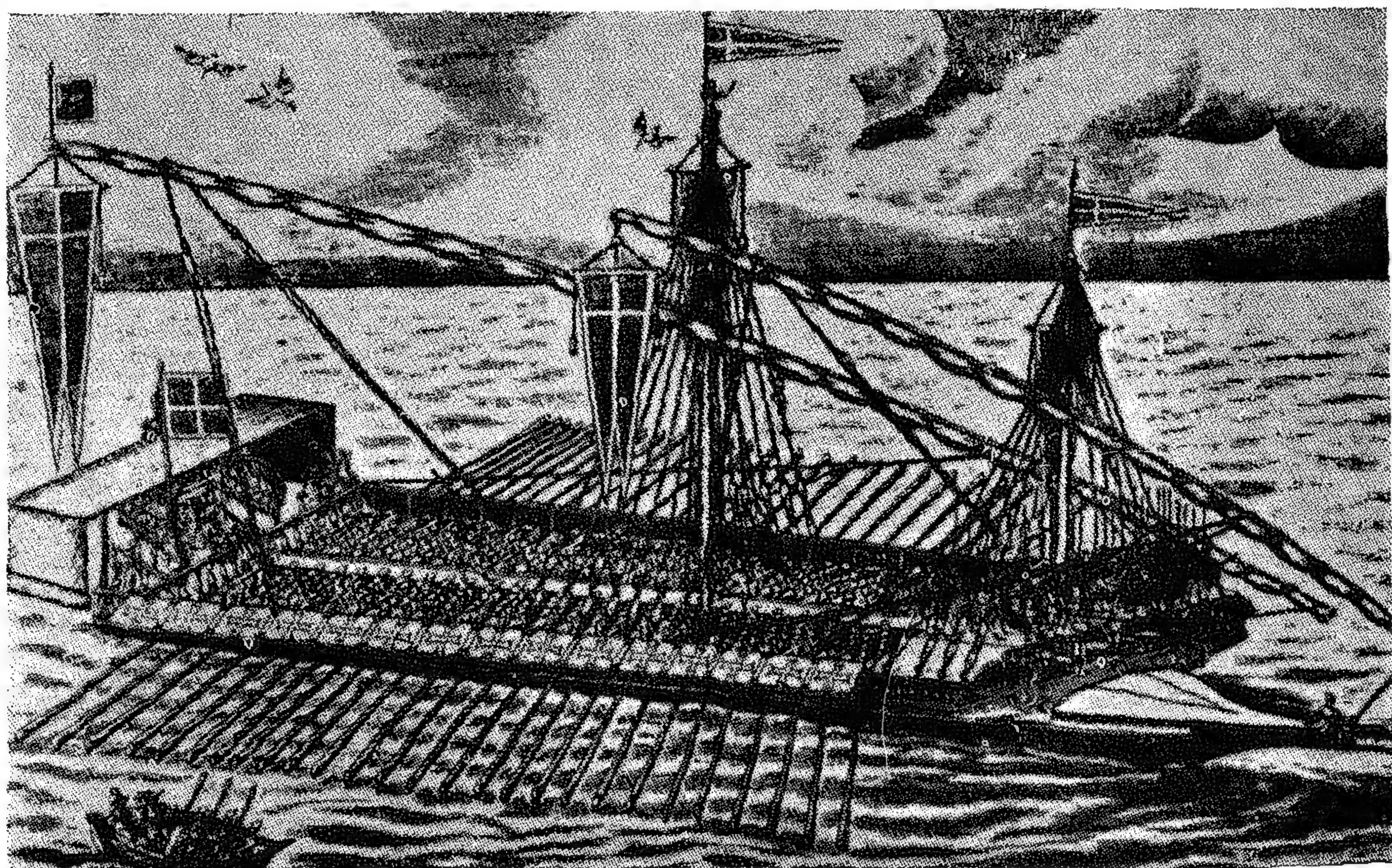
لوحه رقم ٢٩ ــ ا





لوحة رقم ٢٩ ــ ب

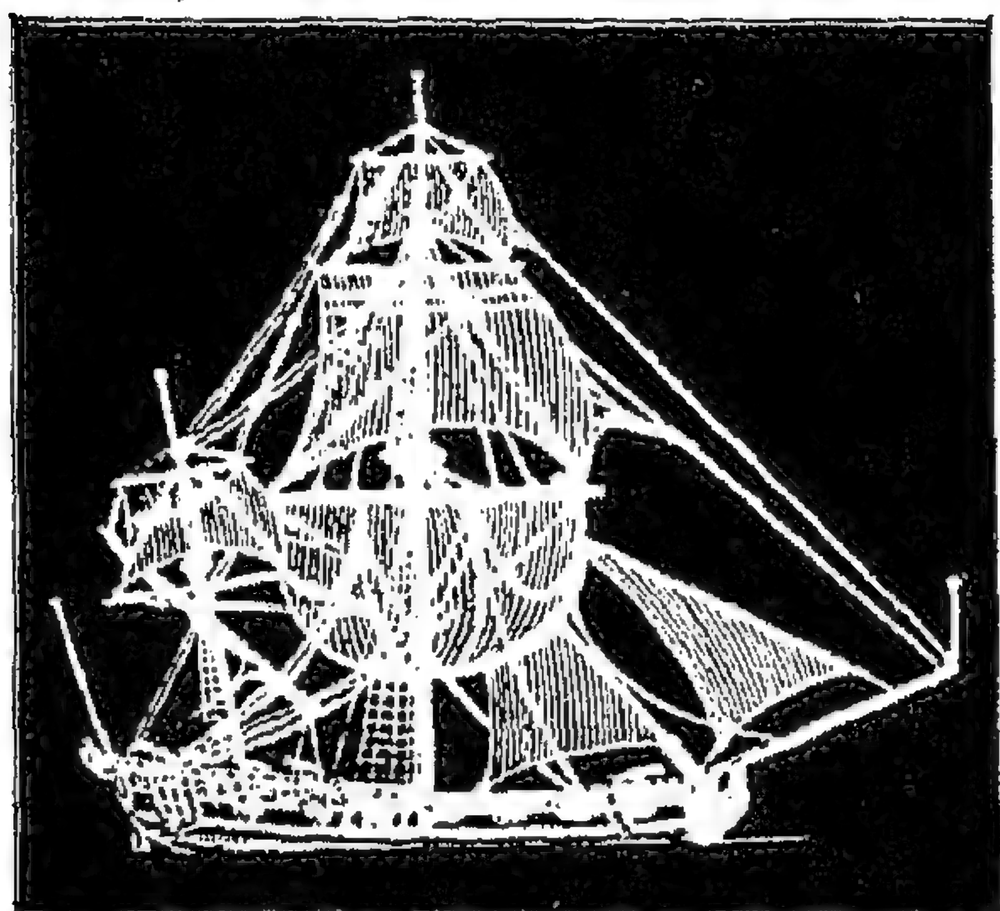
لوحه رقم ـ٣٠



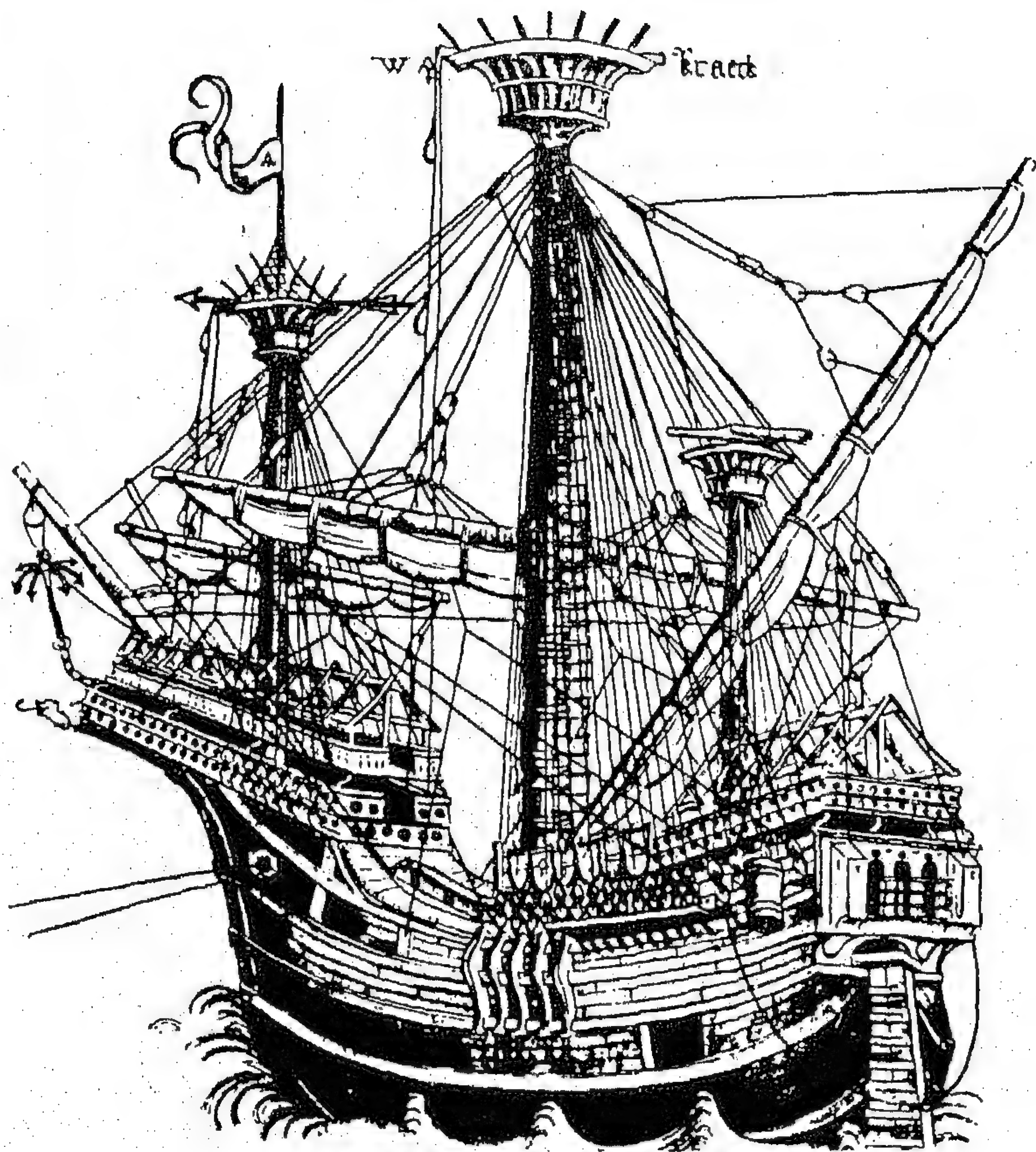


لوحة رقم ٣٠ ــ ب

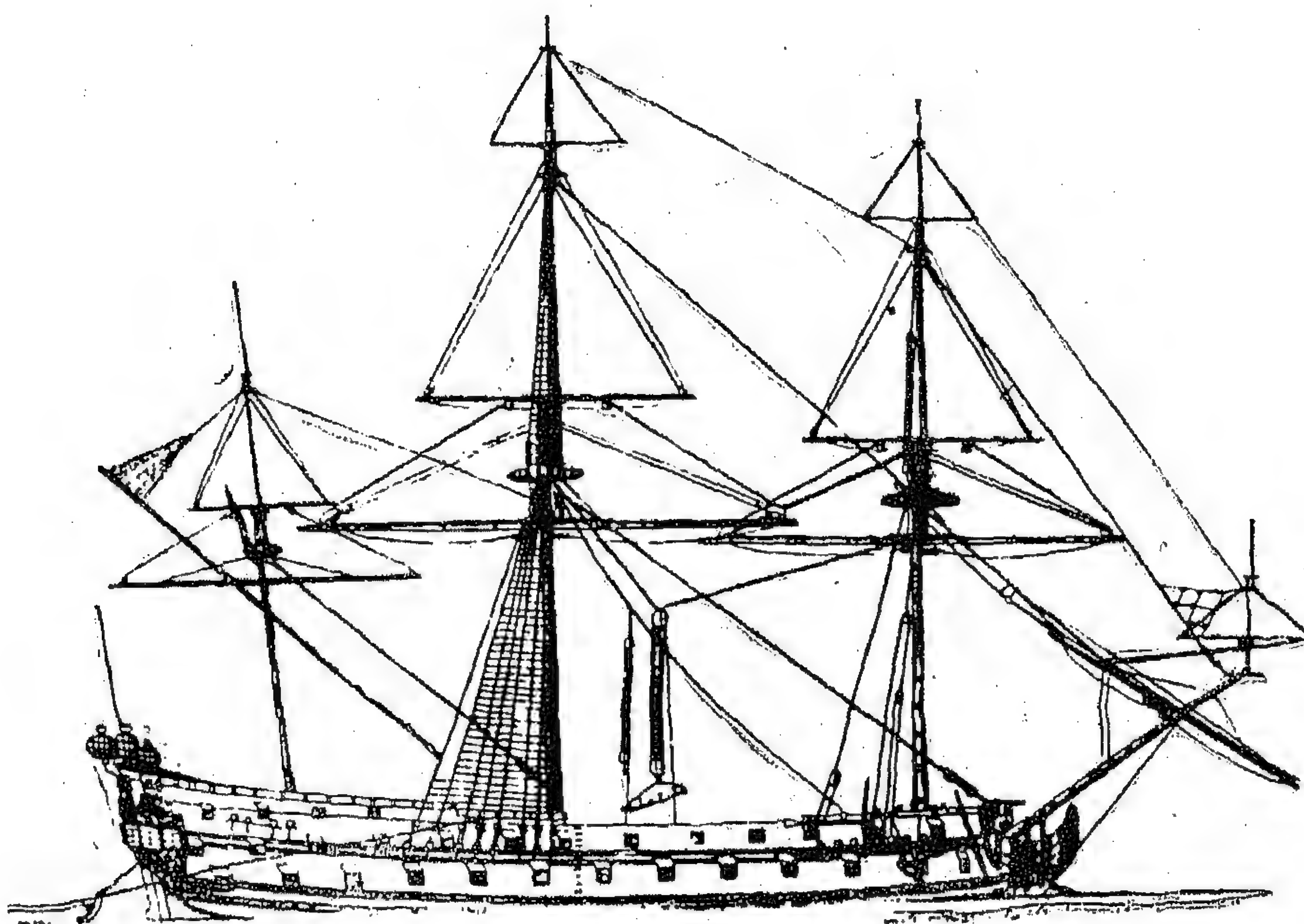
لوحة رقم ٣١ أ



لوحه رقم ٣٣

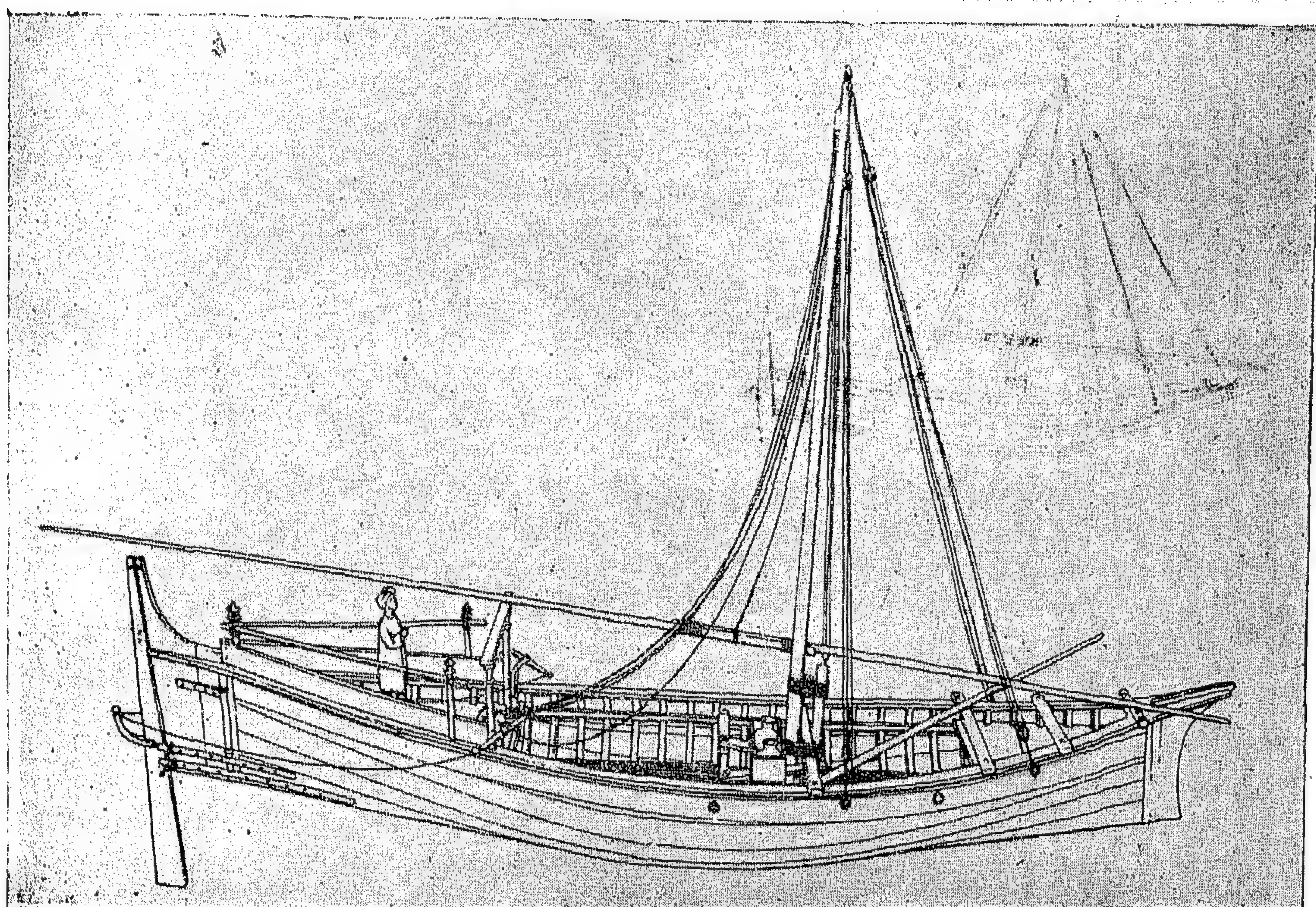


لوحه رقم ٣٢

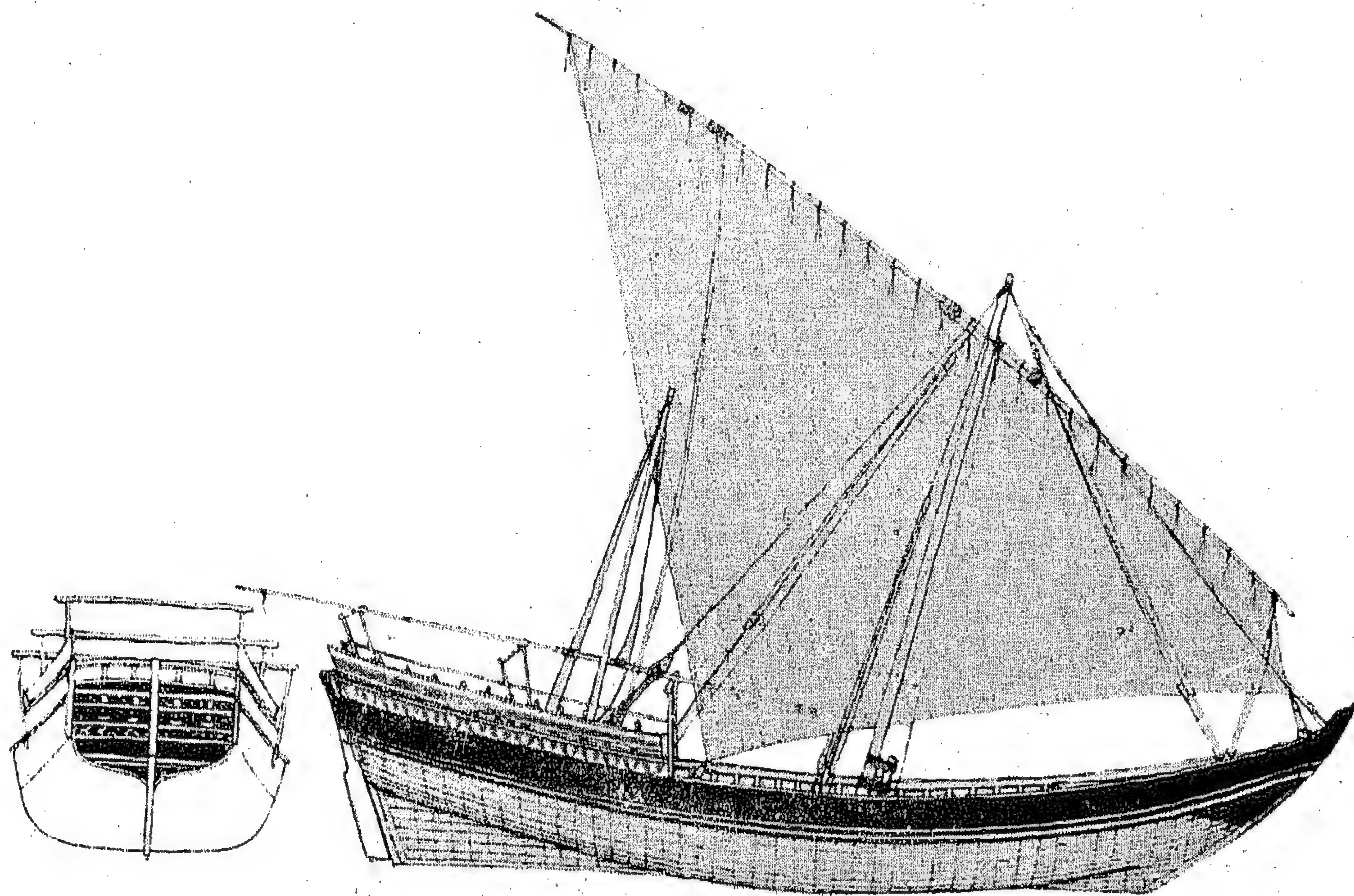


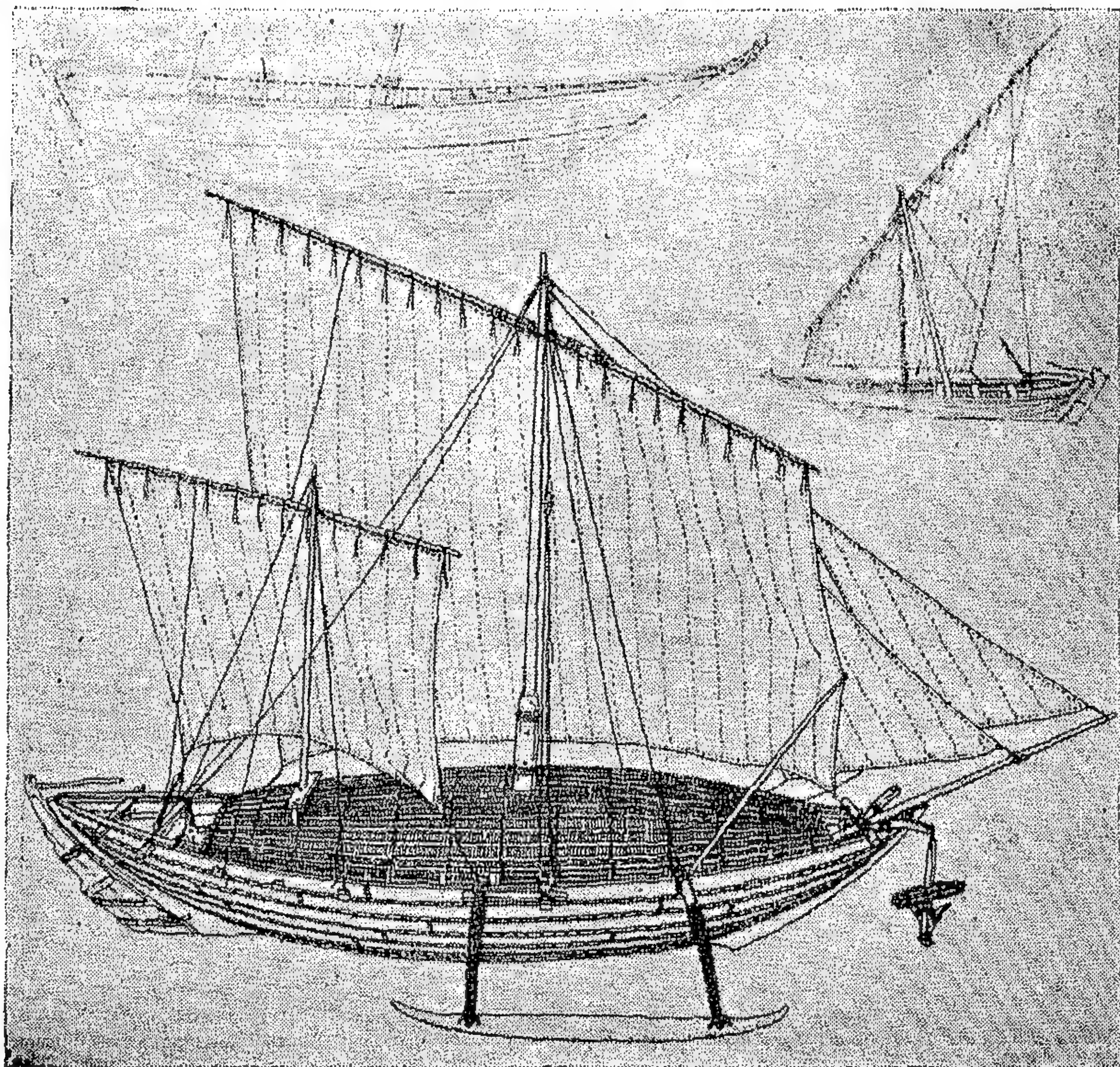
لوحه رقم ٣٤

لوحة رقم ٣٥



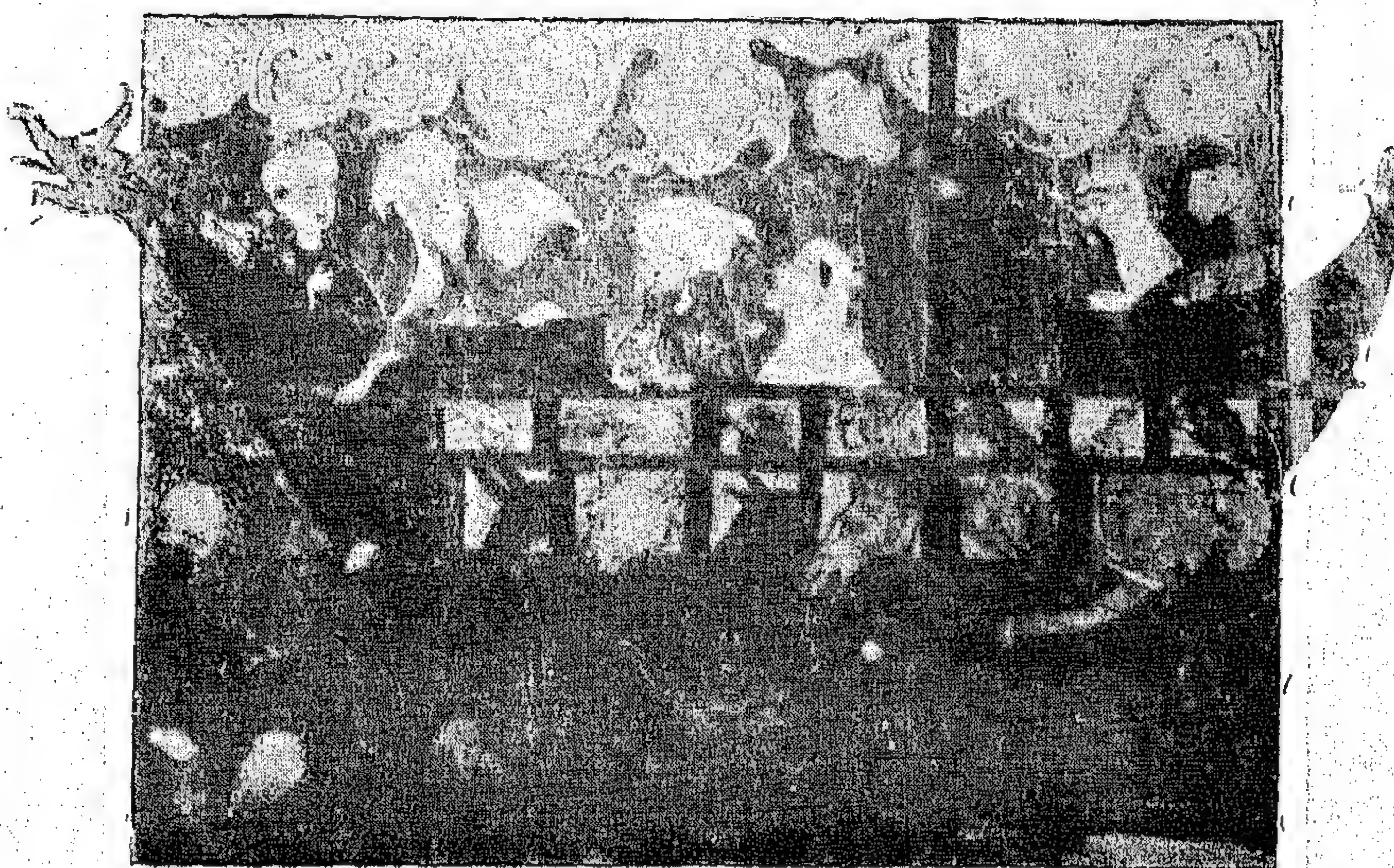
لوحة رقم ٣٦





لوحه رقم ٣٧

لوحه رقم ٣٨

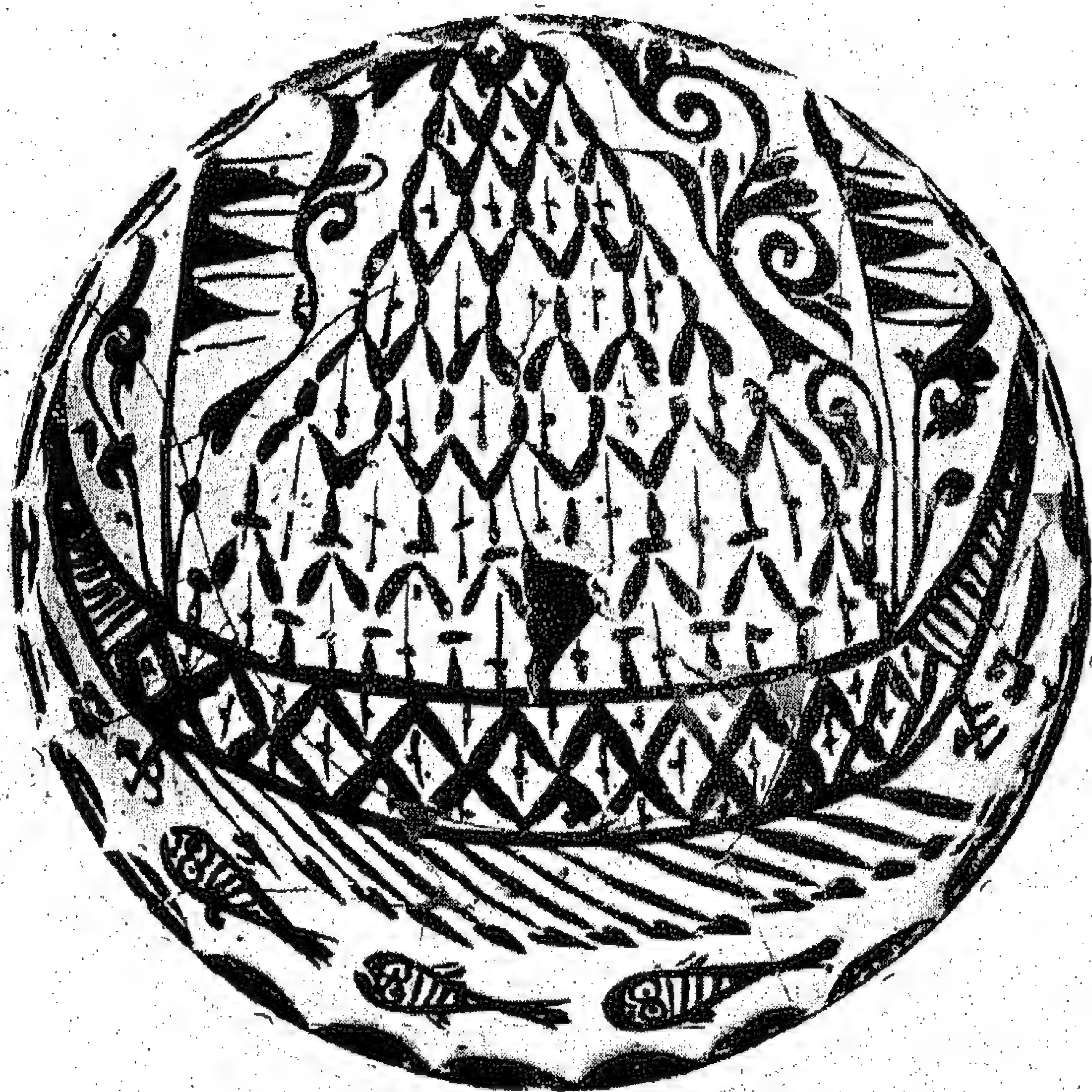




لوحة رقم ٣٩



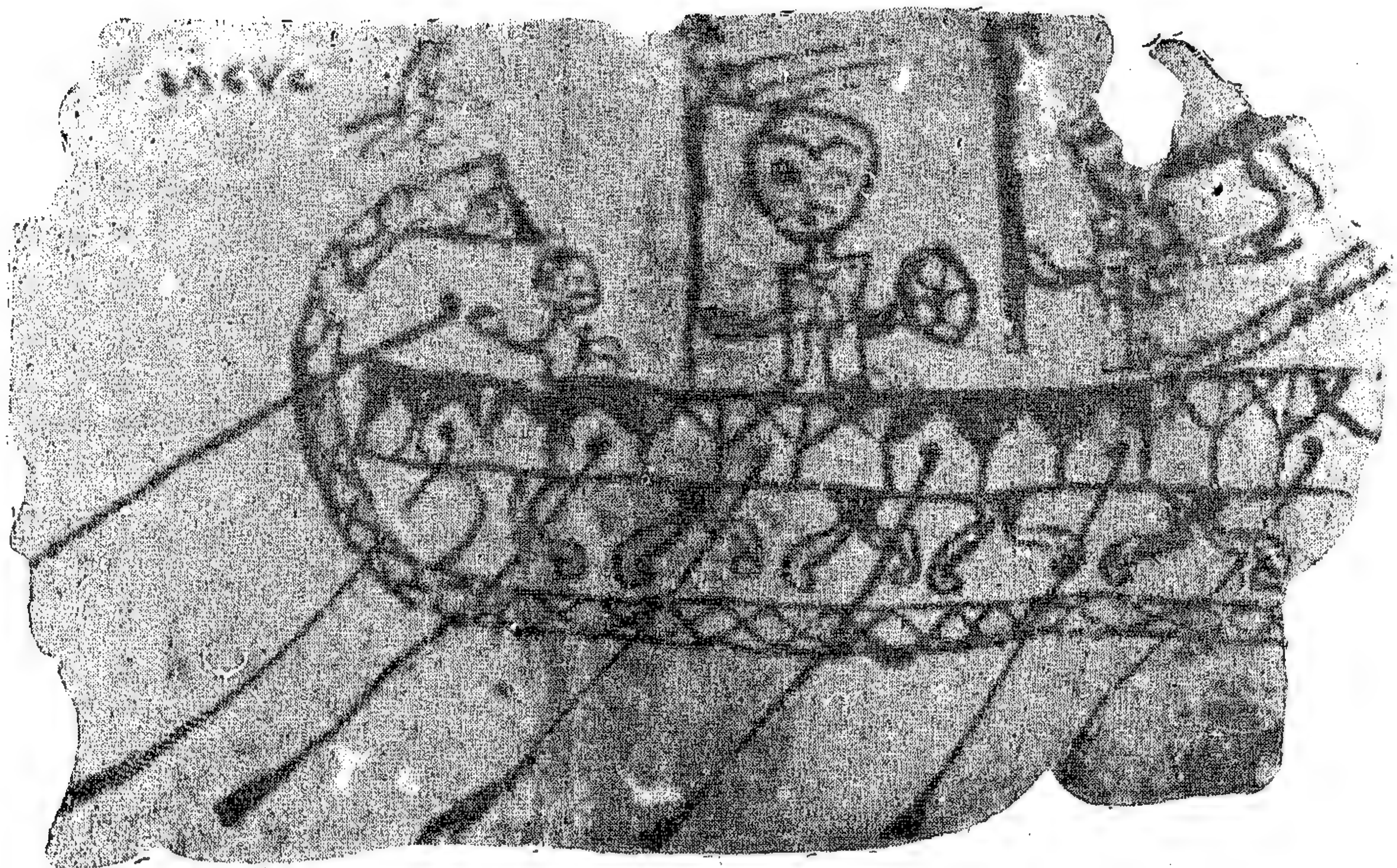
لوحة رقم ٤٠



لوحة رقم ٤١

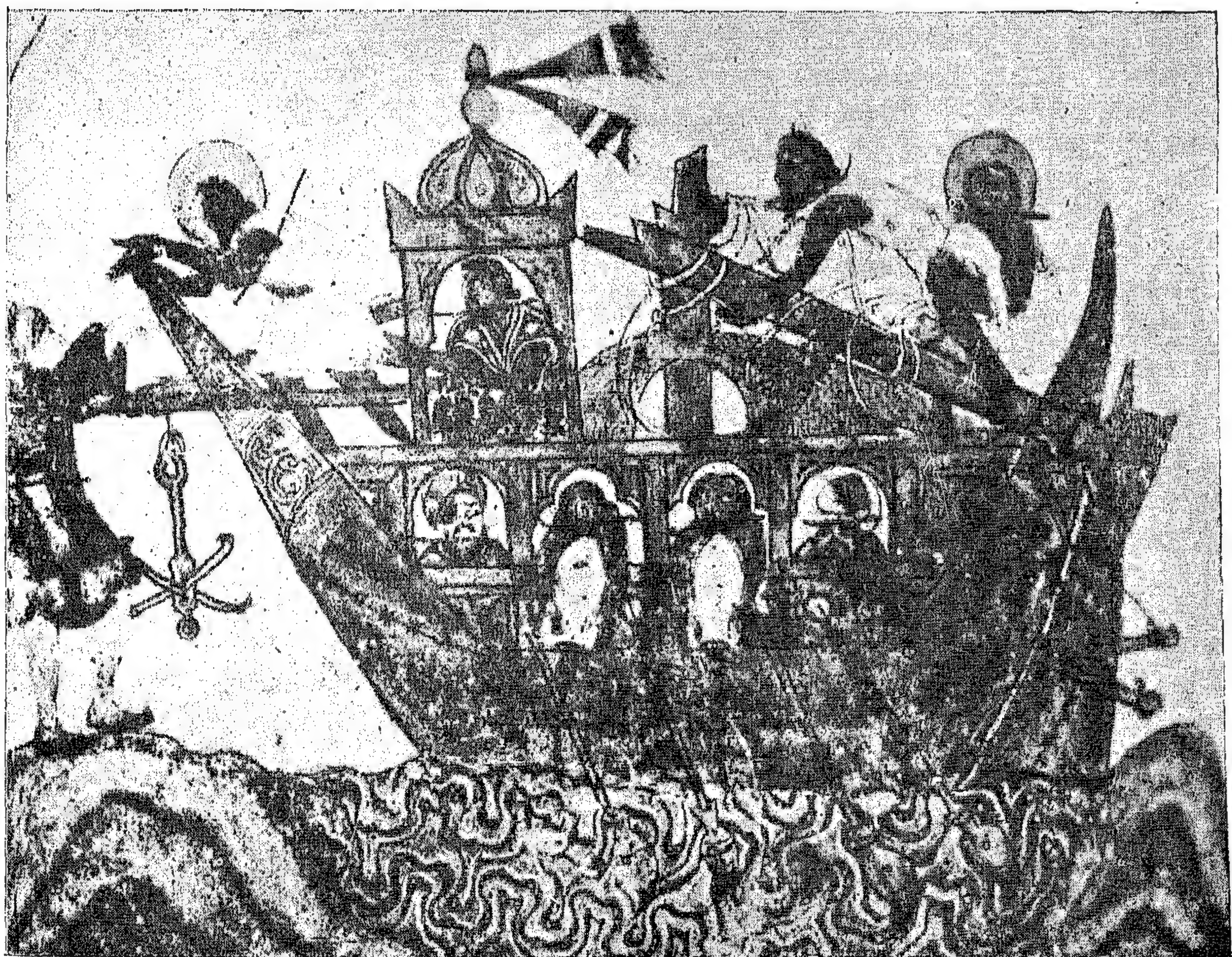
لوحة رقم ٤٢





لوحة رقم ٤٣

لوحة رقم ٤٤





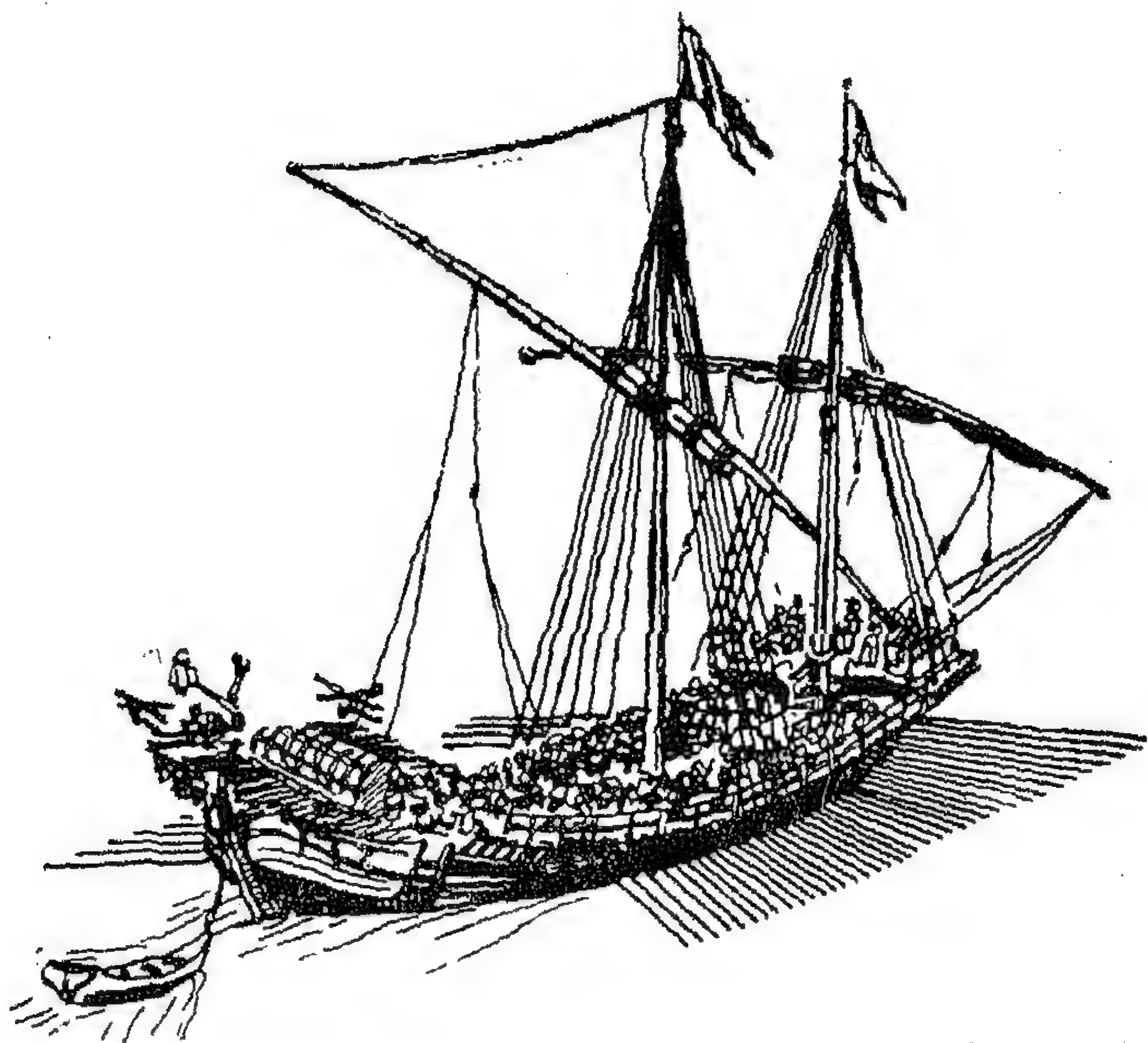
لوحة رقم ٤٦

لوحة رقم ٤٥



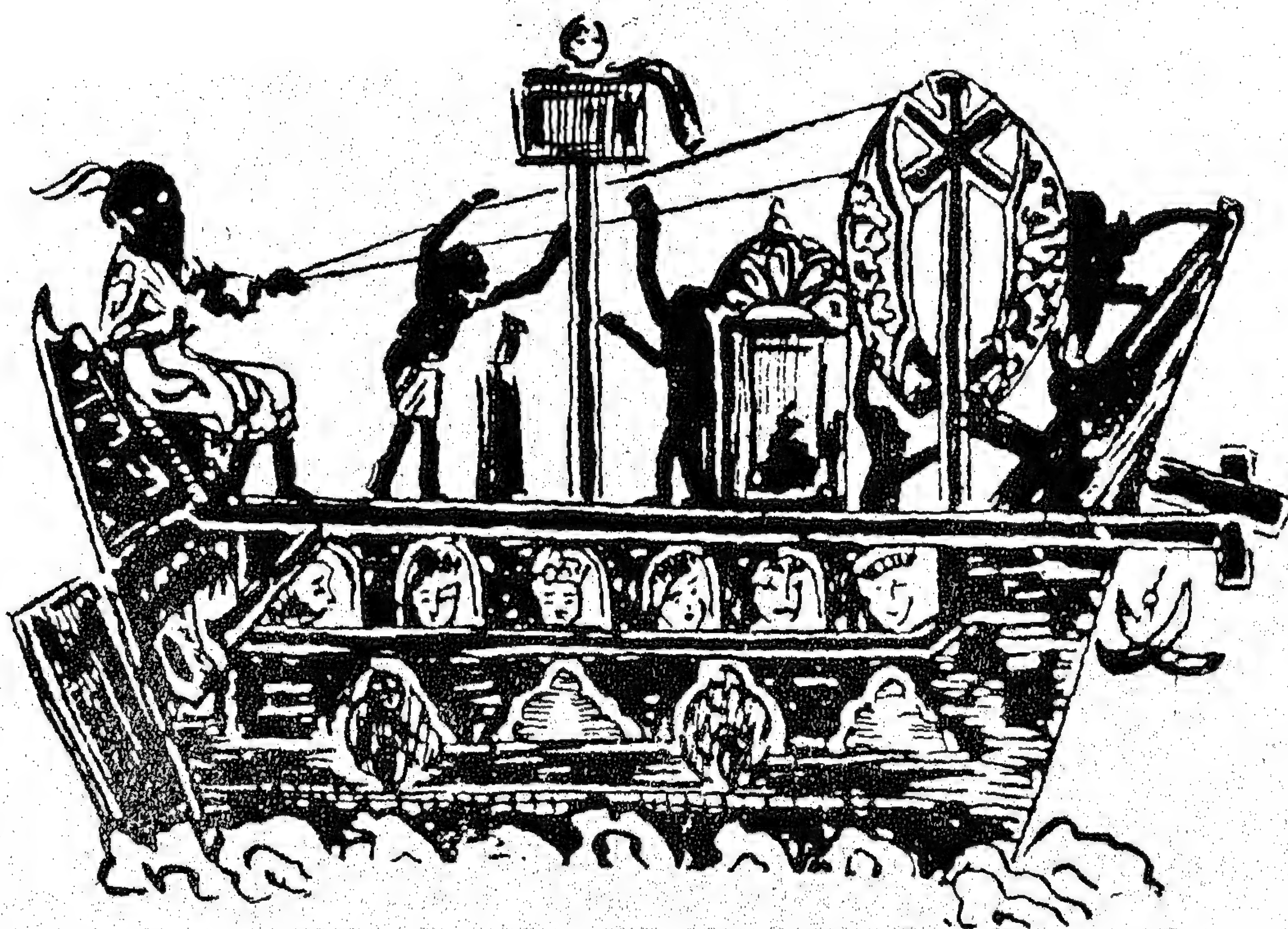
لوحة رقم ٤٧

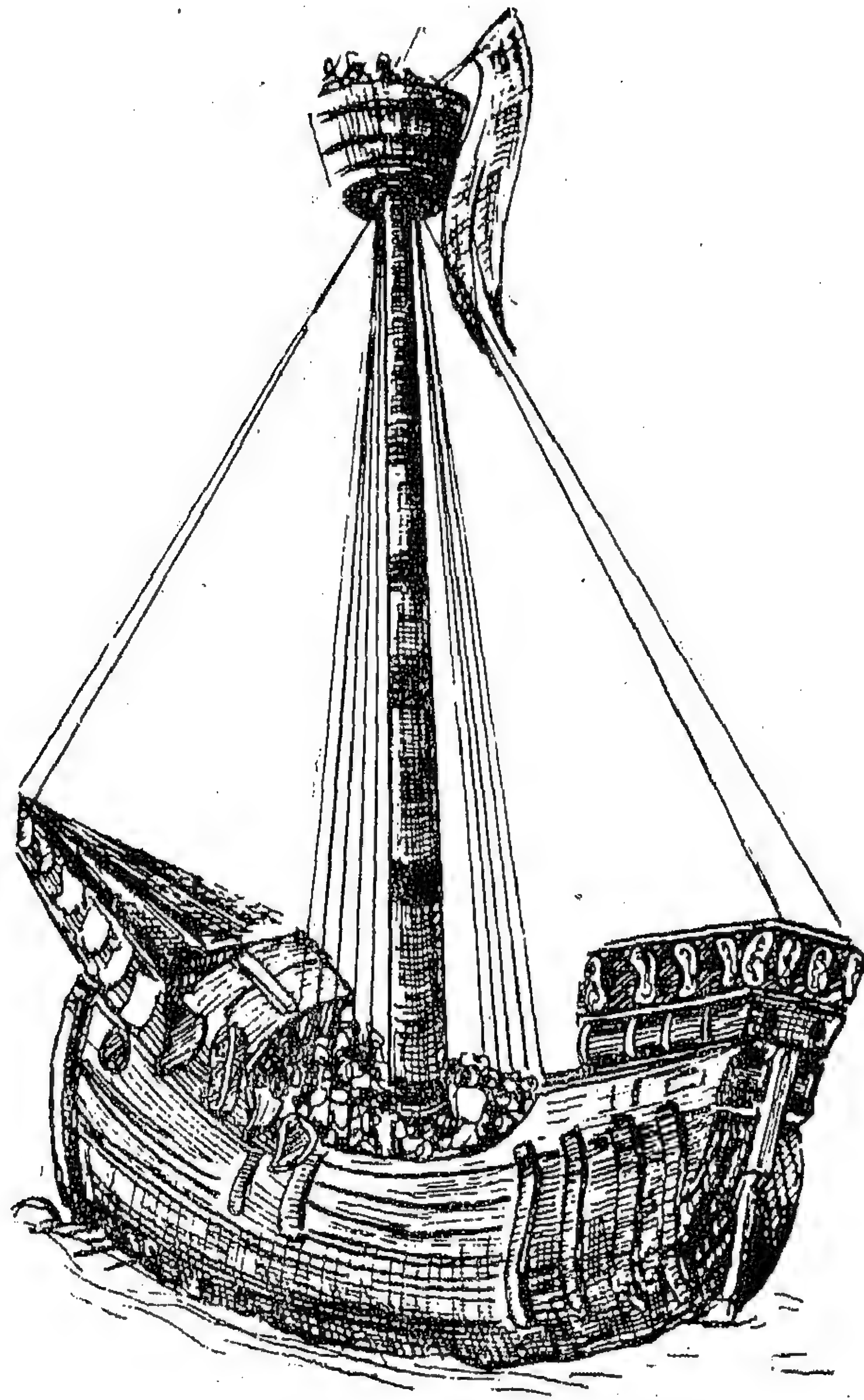




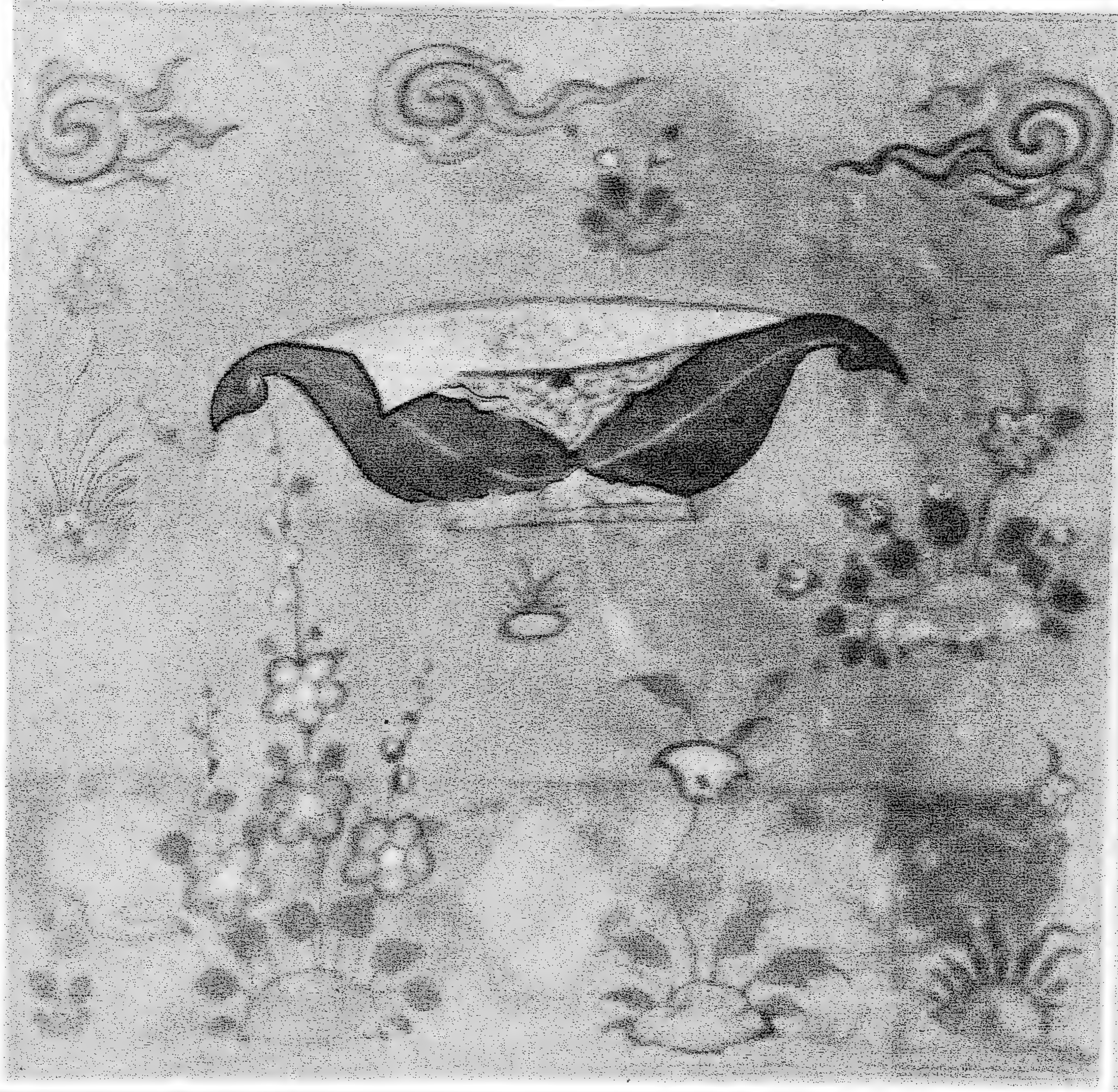
لوحة رقم ٤٨

لوحة رقم ٤٩

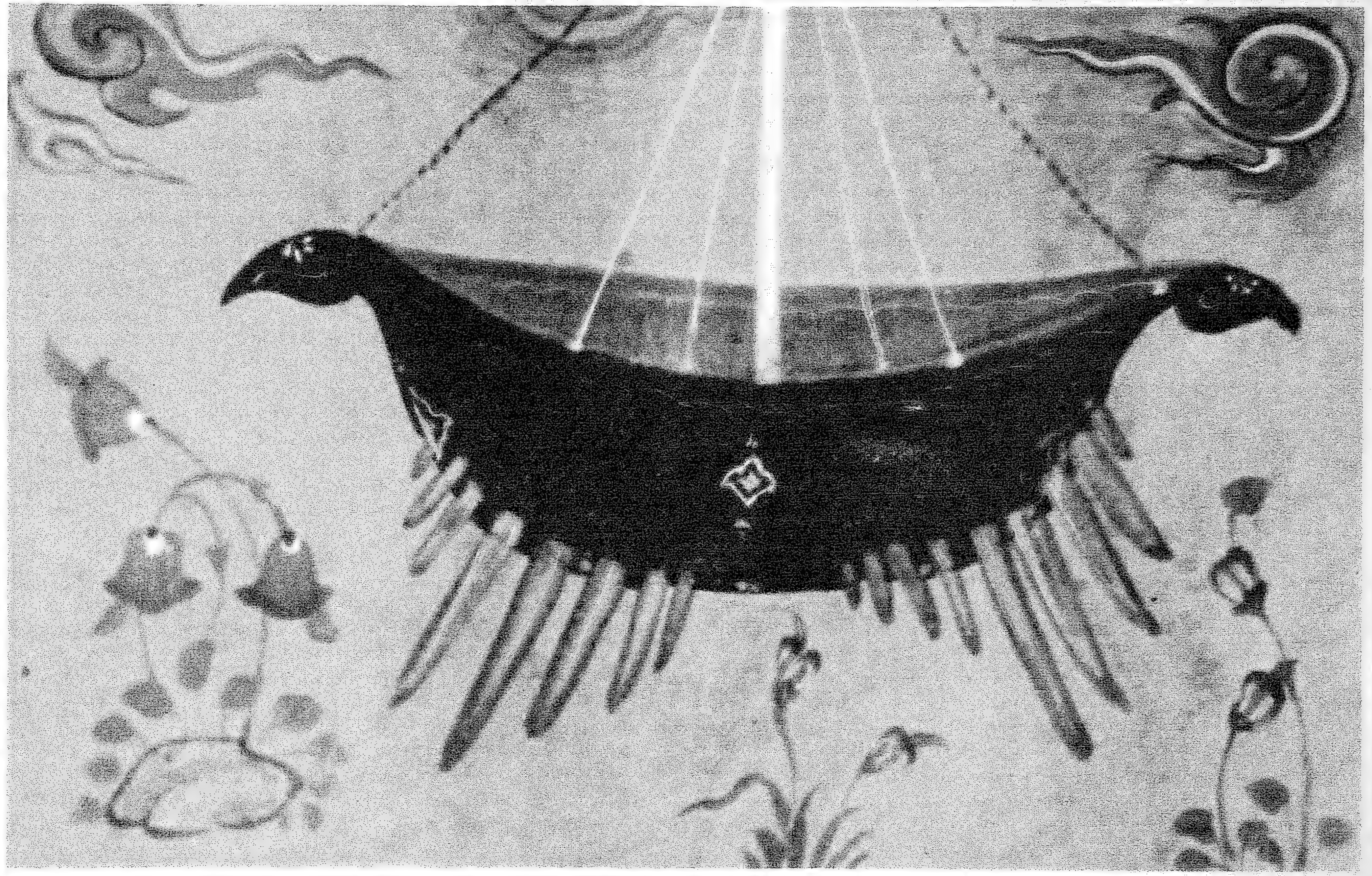




لوحة رقم ٥٠



لوحة رقم ٥١



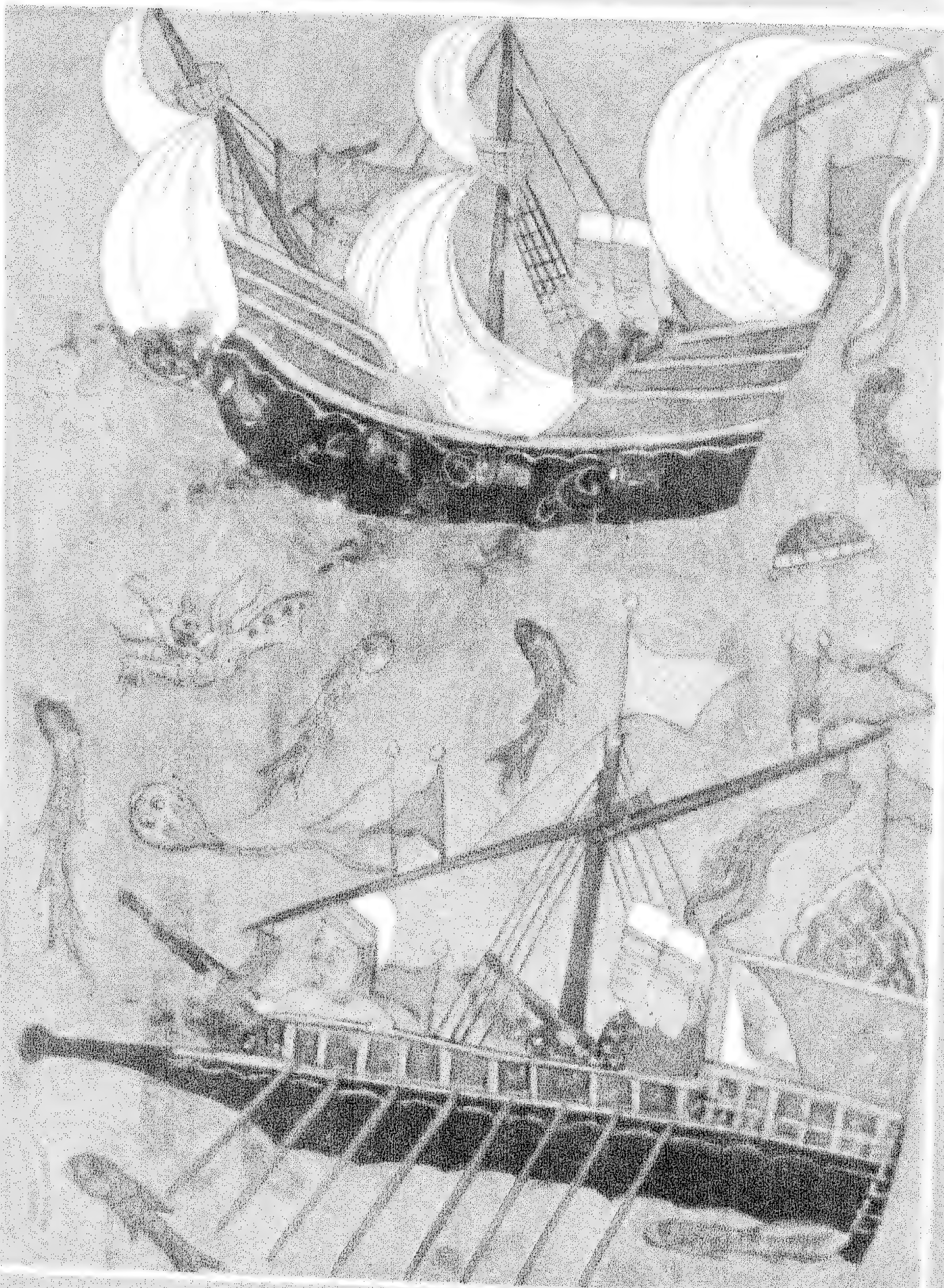
لوحة رقم ٥٢



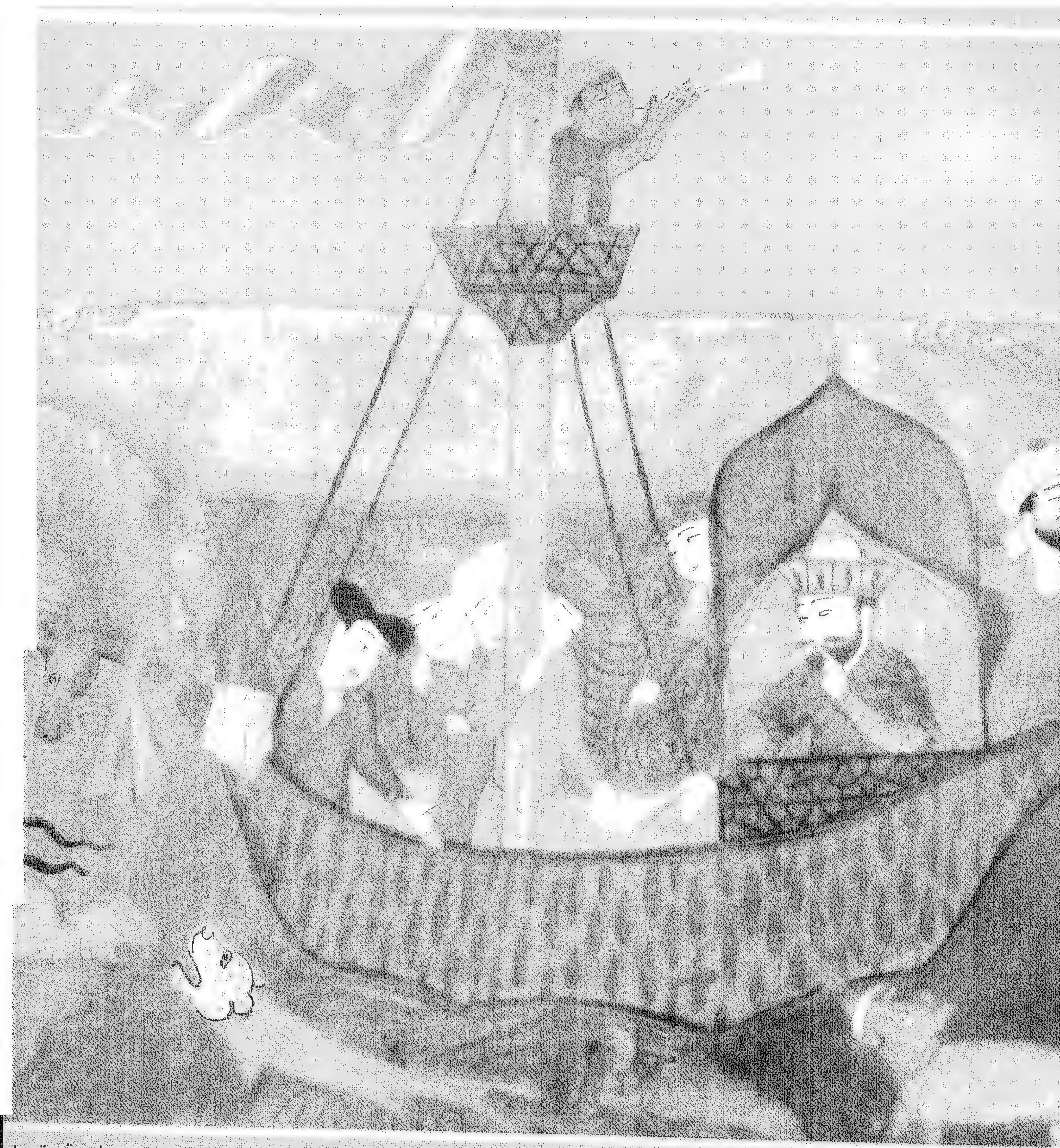
لوحة رقم ٥٣



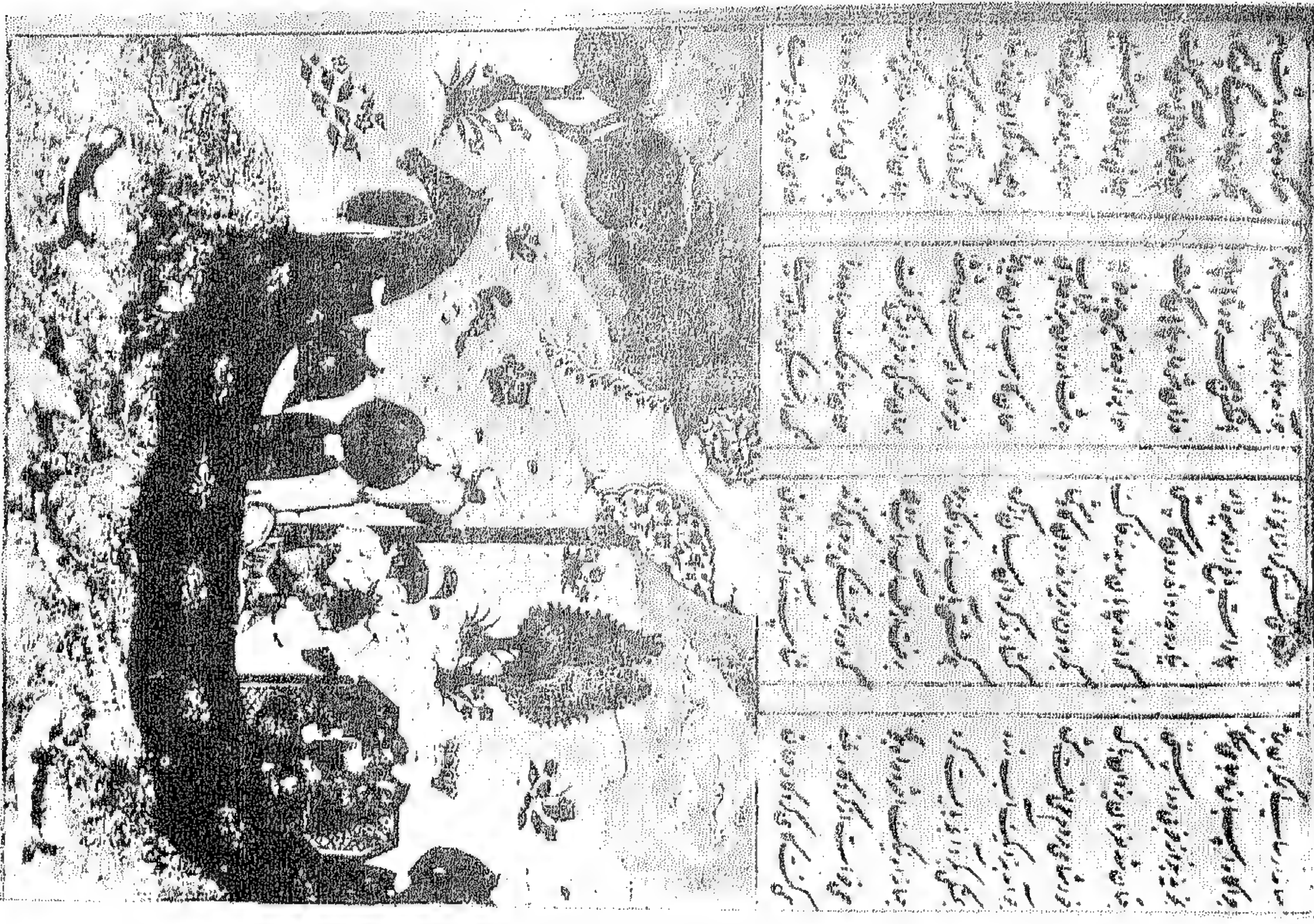
لوحة رقم ٥٥



لوحة رقم ٥٧



لوحة رقم ٨

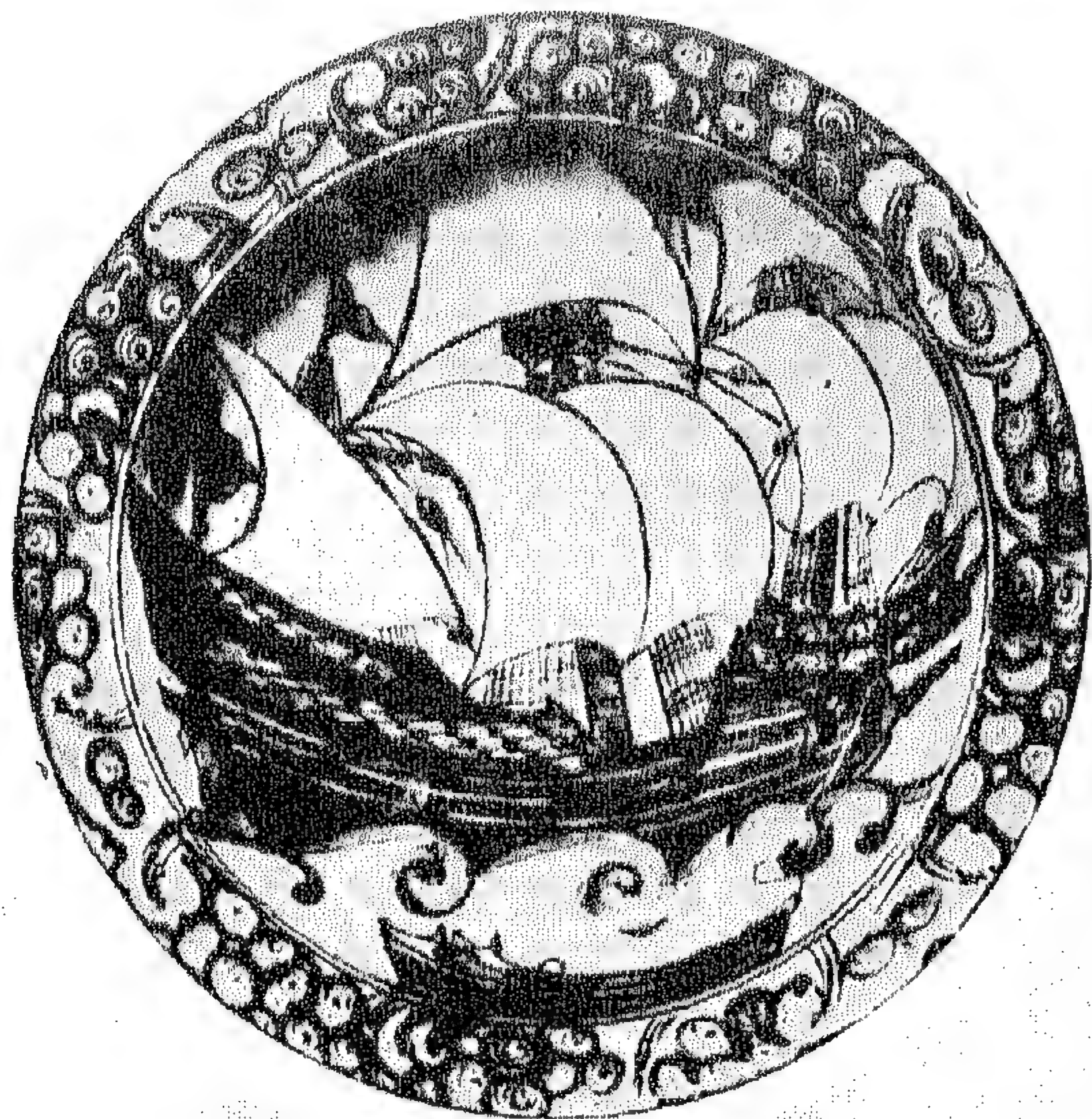


لوحة رقم ٥٤



لوحة رقم ٥٦

لوحة رقم ٦٠



لوحة رقم ٦١

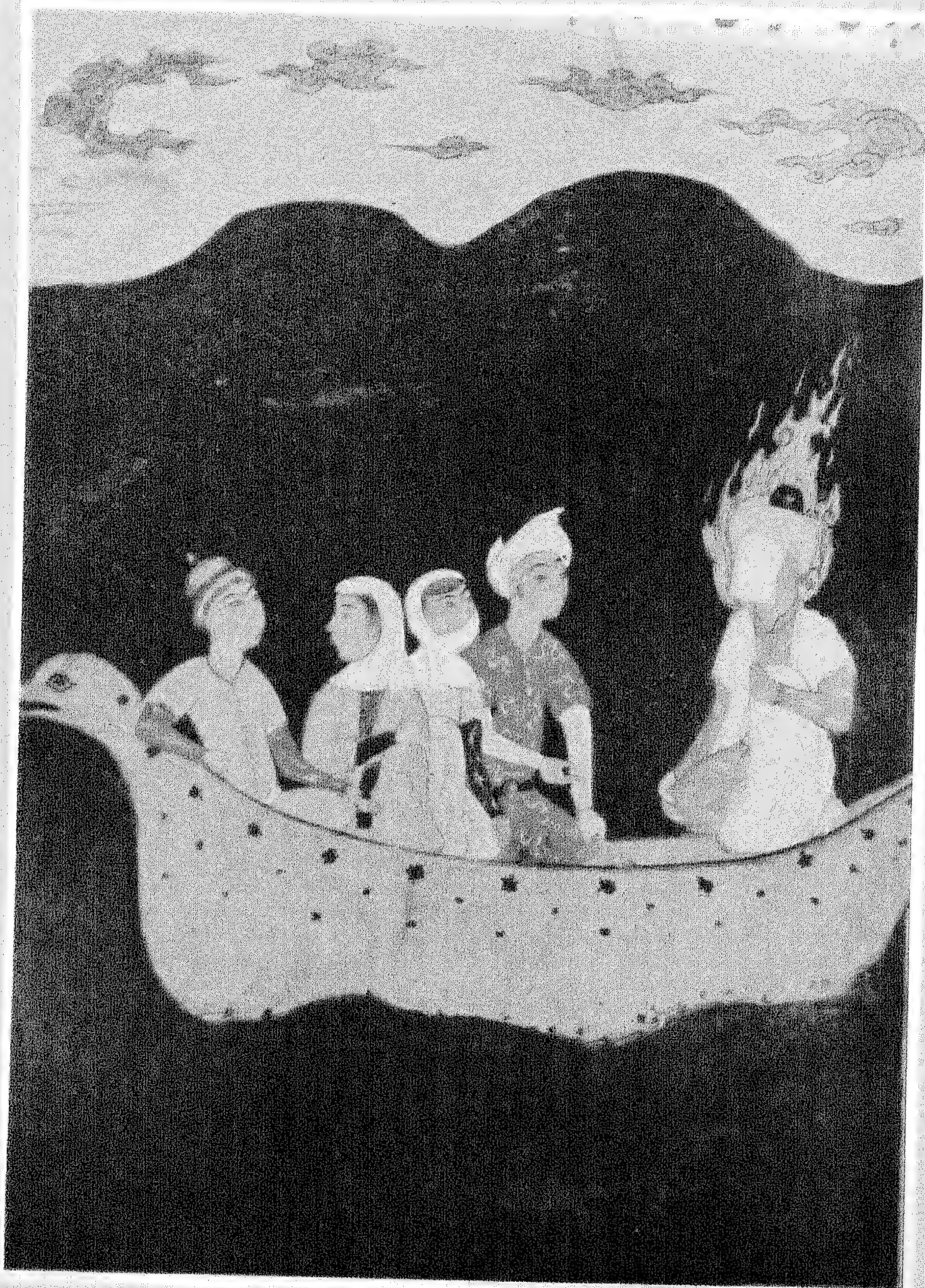


لوحة رقم ٦٢



لوحة رقم ٦٣

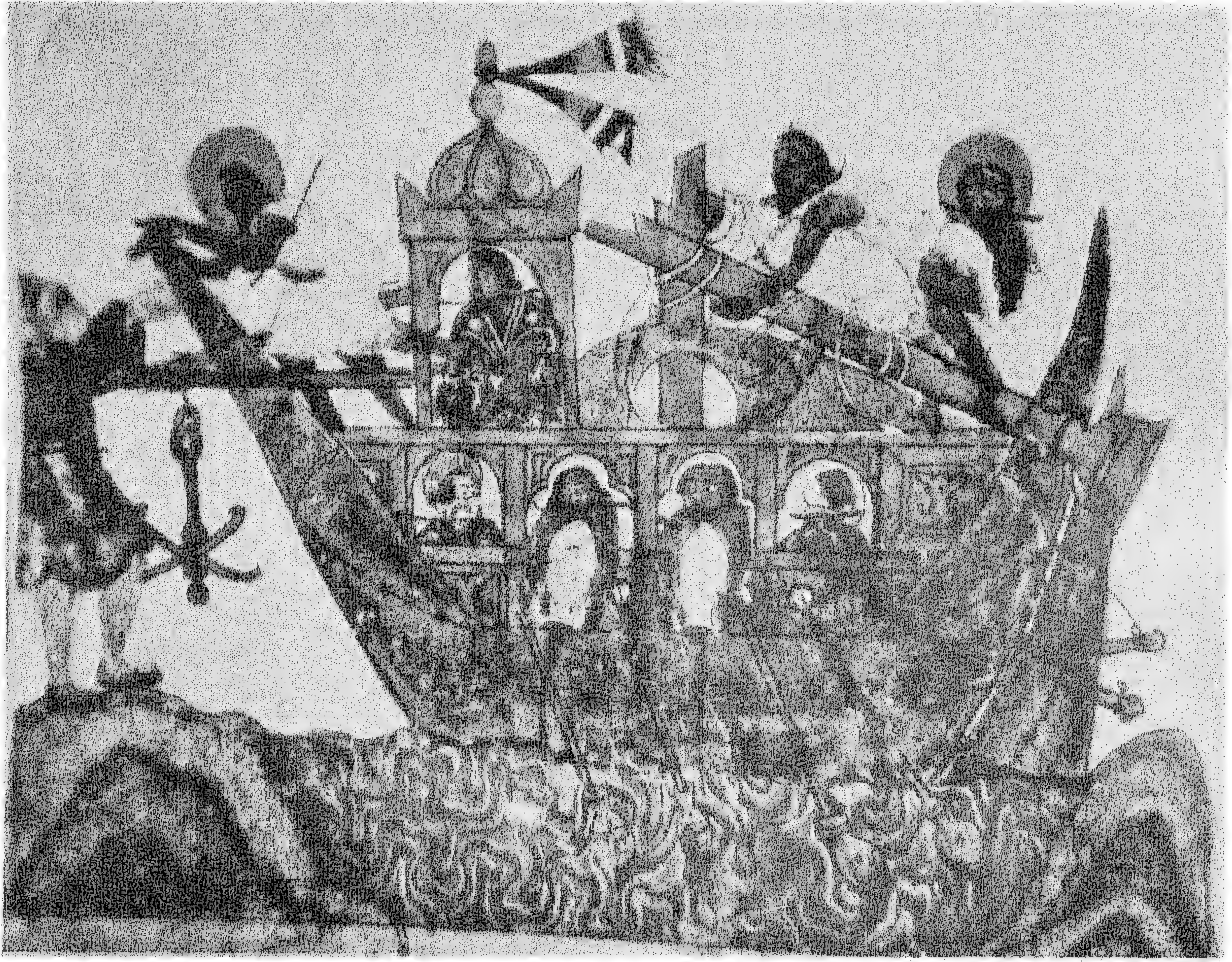




لوحة رقم ٦٤

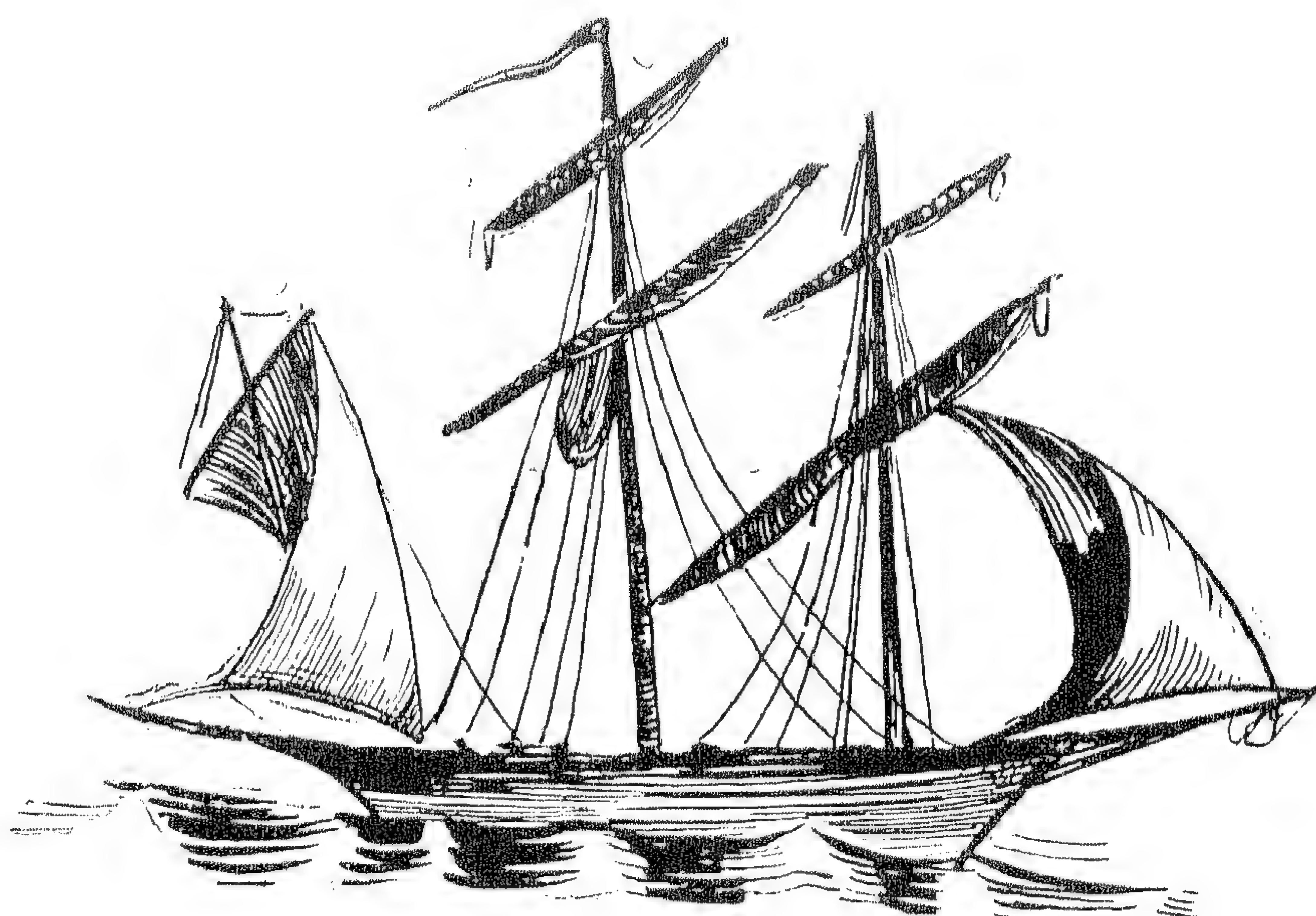


لوحة رقم ٦٥

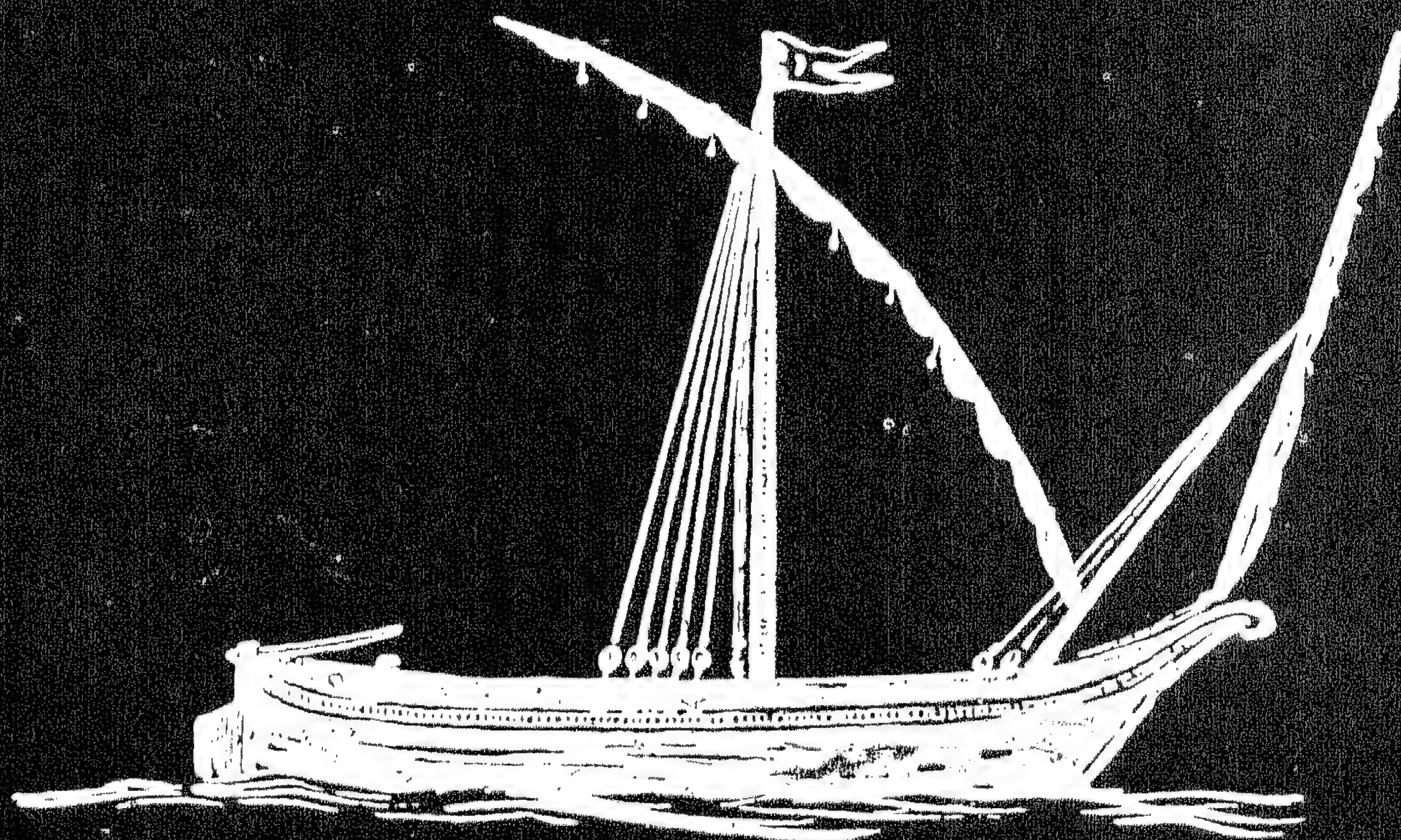


لوحة رقم ٦٦

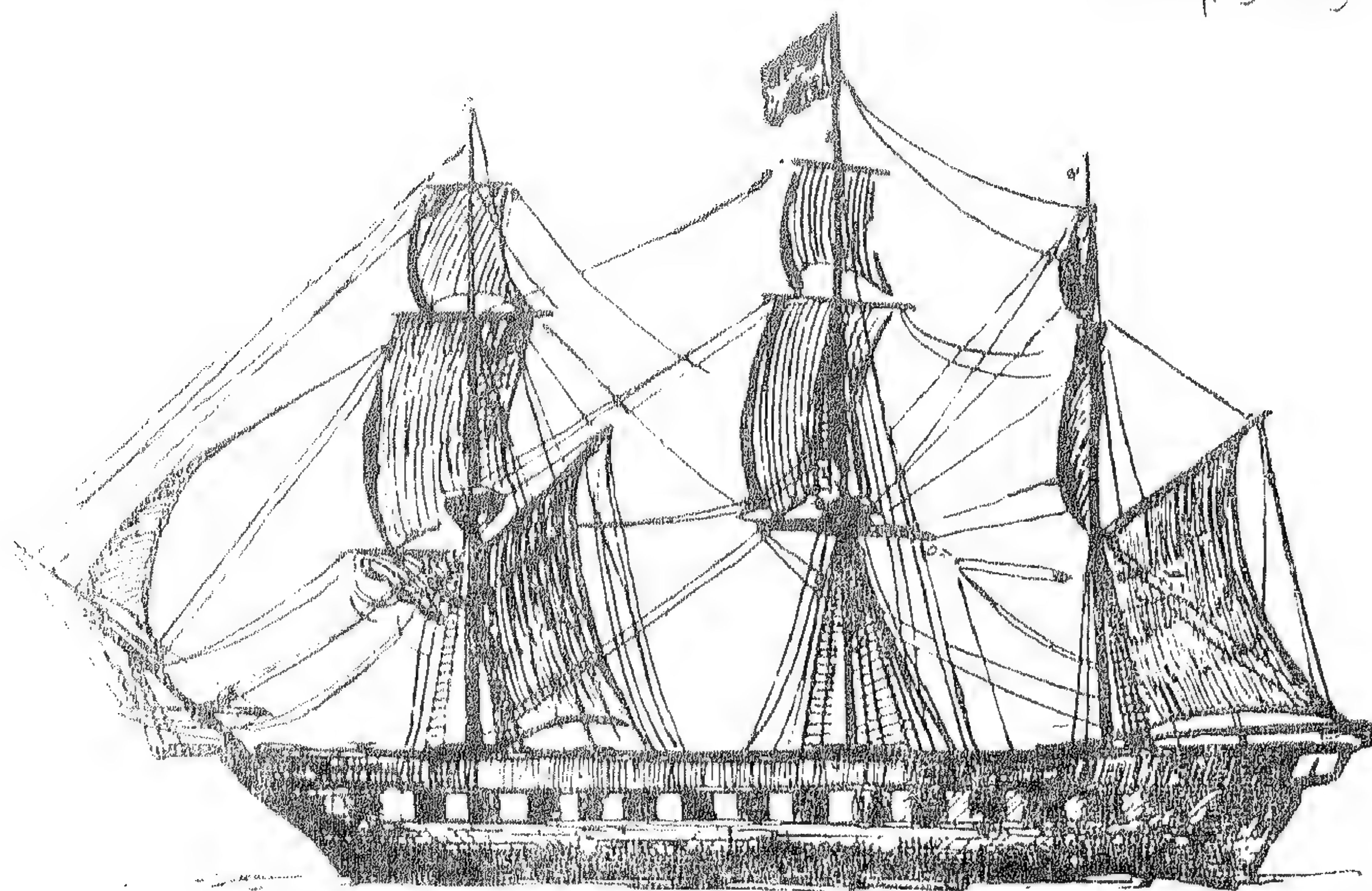
لوحة رقم ٦٧



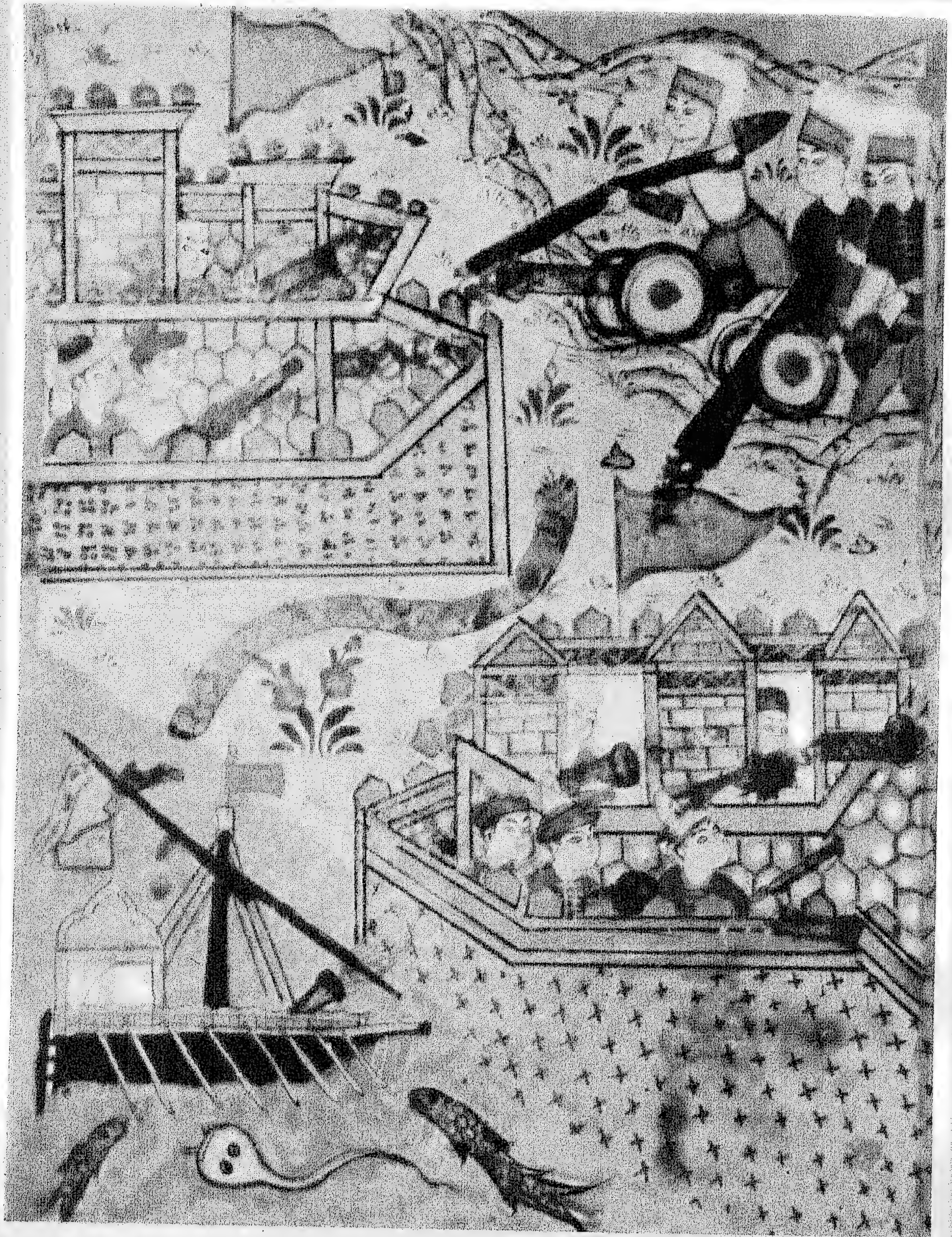
لوحة رقم ٦٨



لوحة رقم ٦٩



لوحة رقم ٧٠

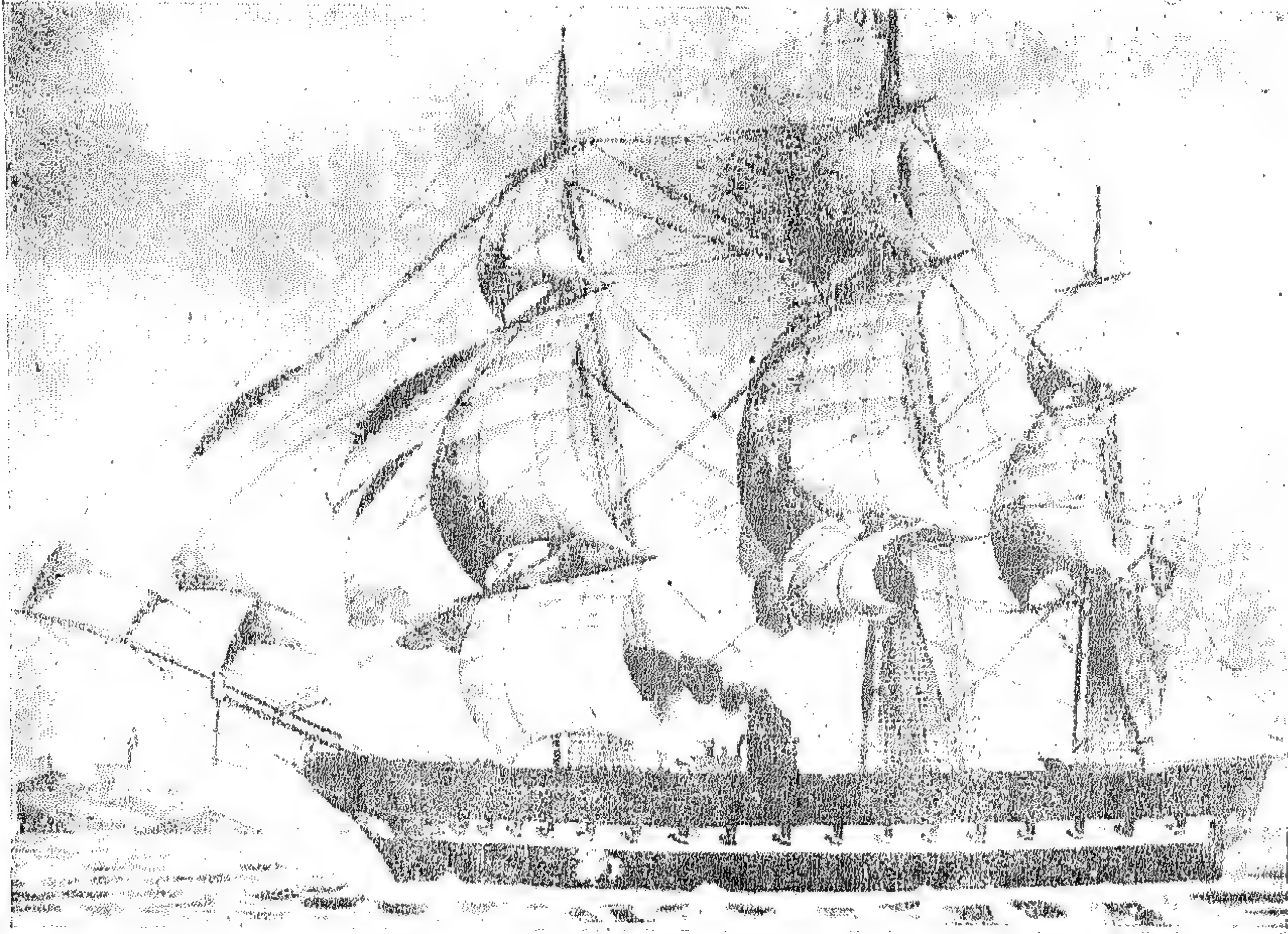


لوحة رقم ٧١

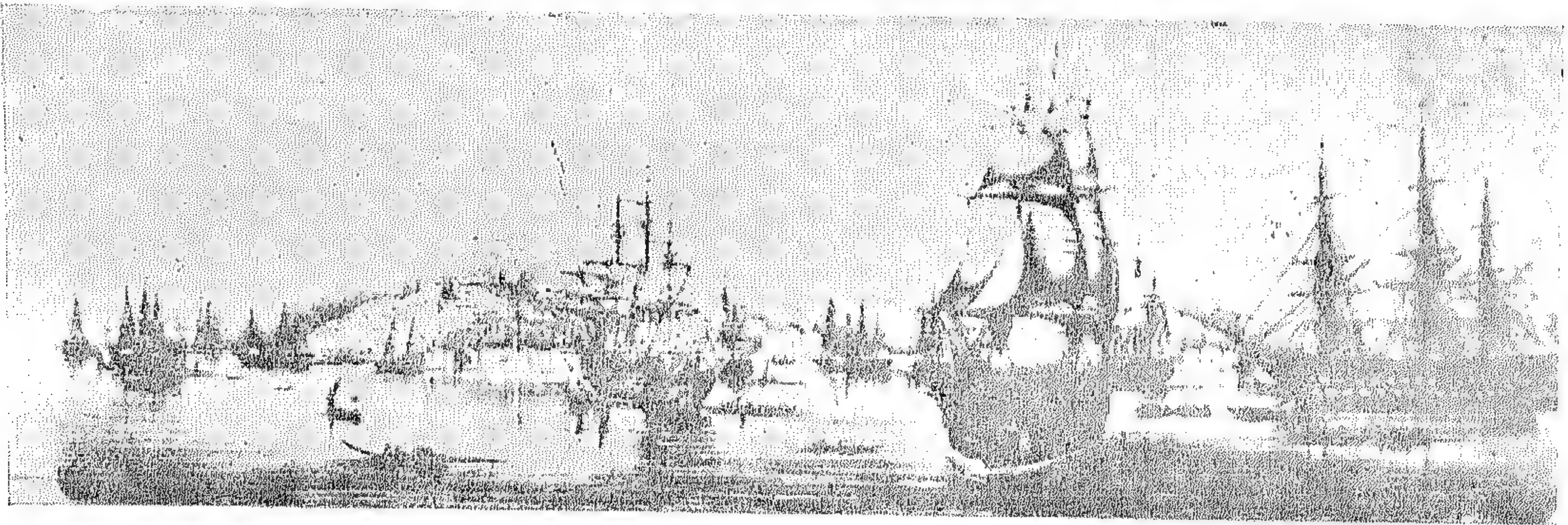


لوحة رقم ٧٢

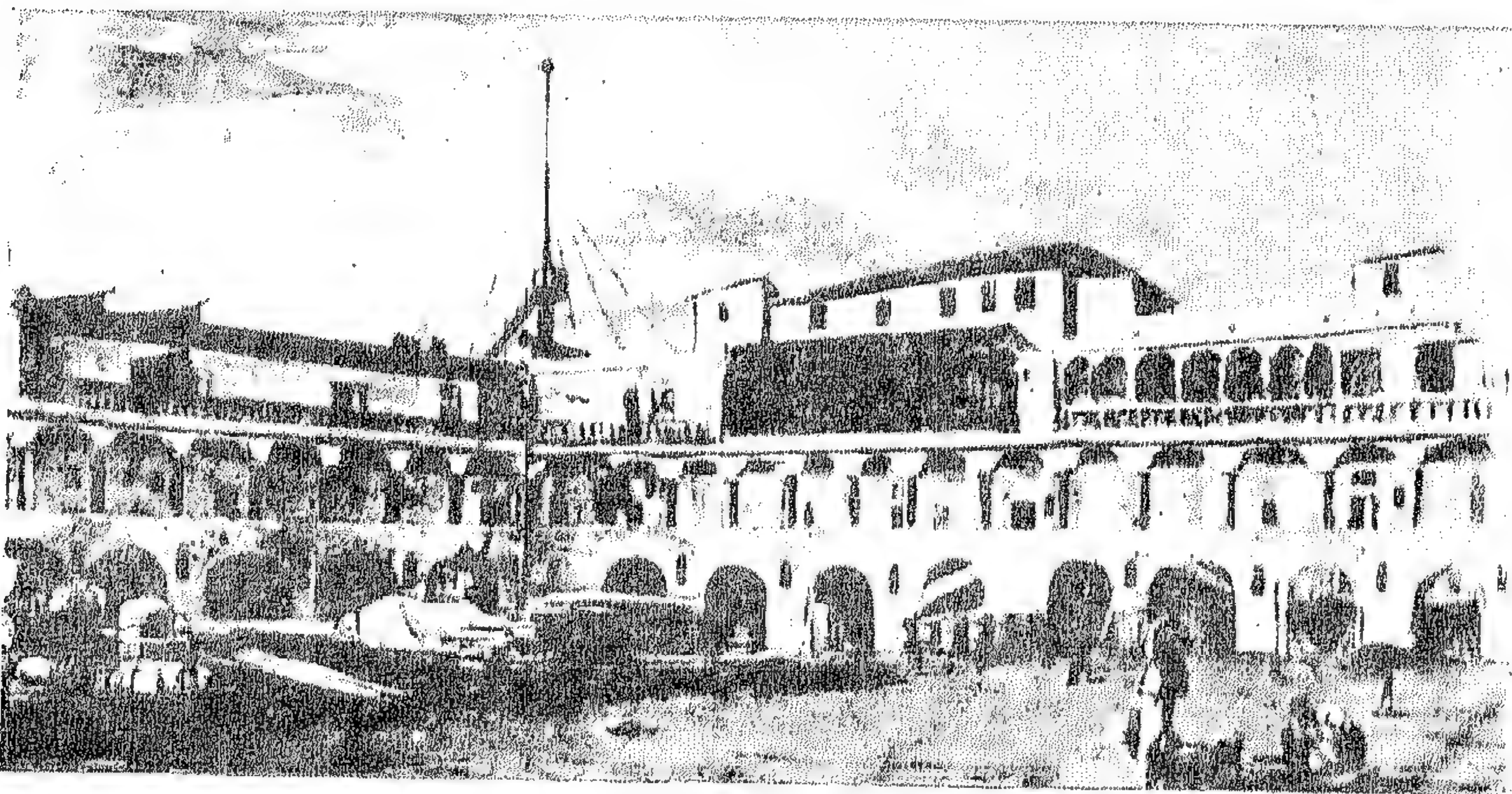
لوحة رقم ٧٣



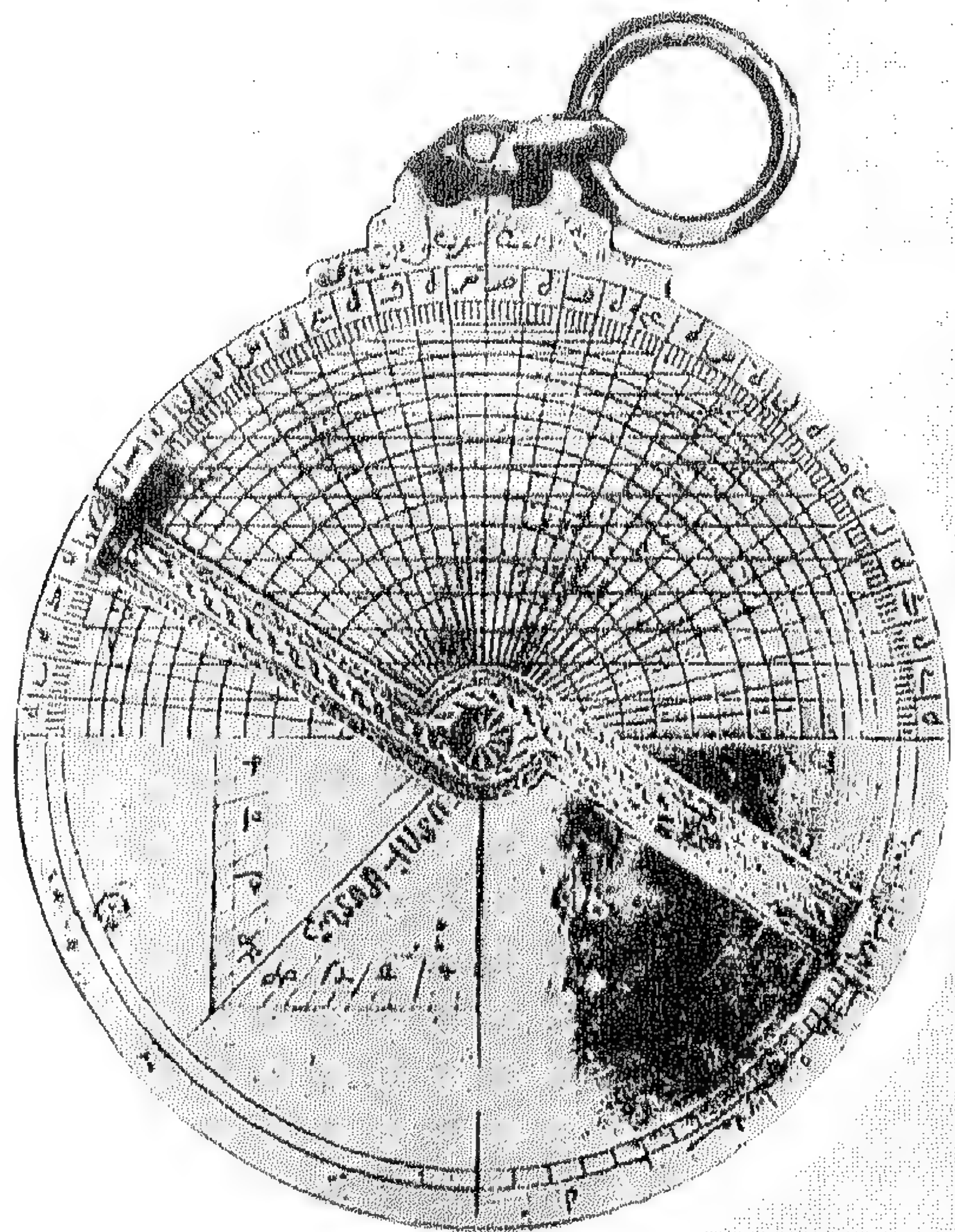
لوحة رقم ٧٤



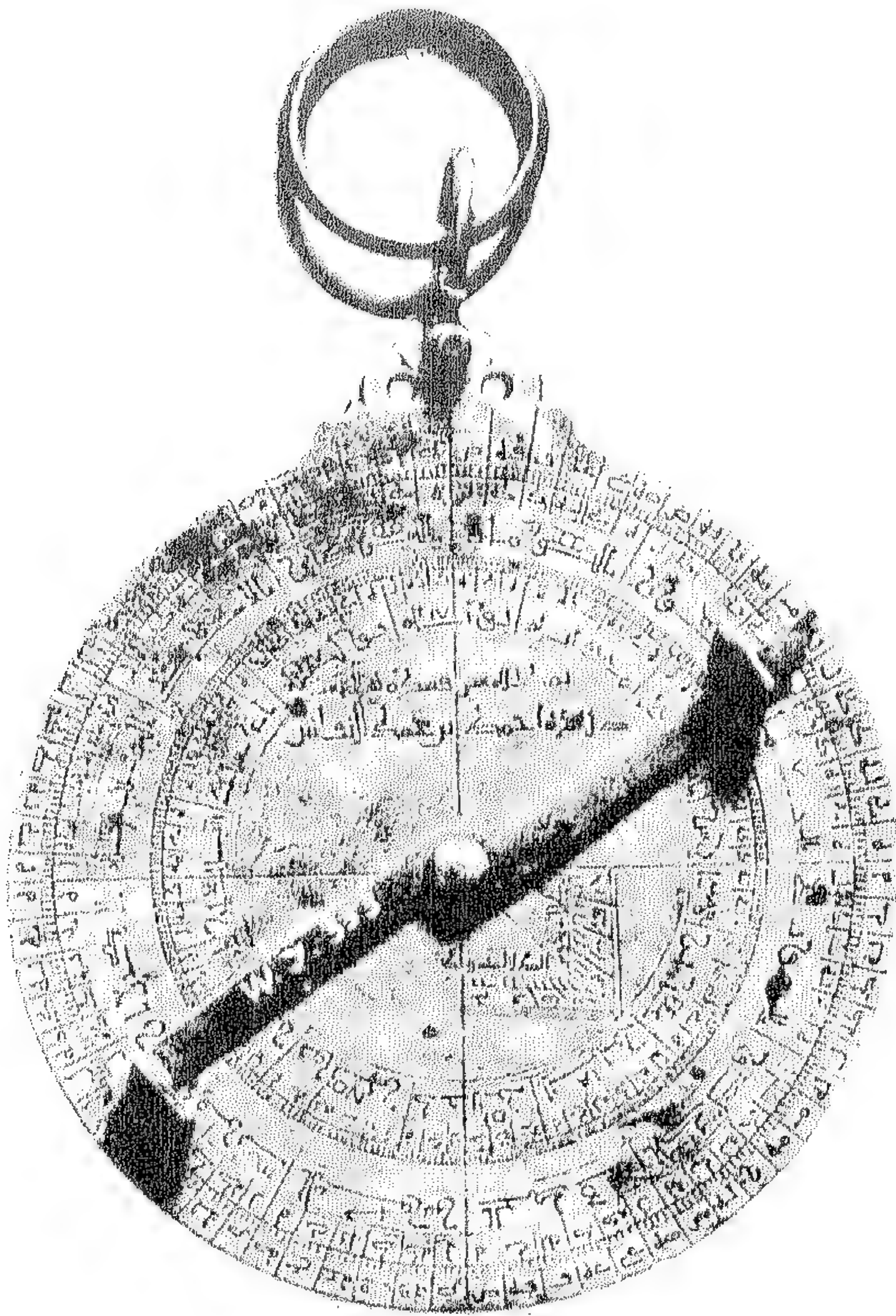
لوحة رقم ٧٥



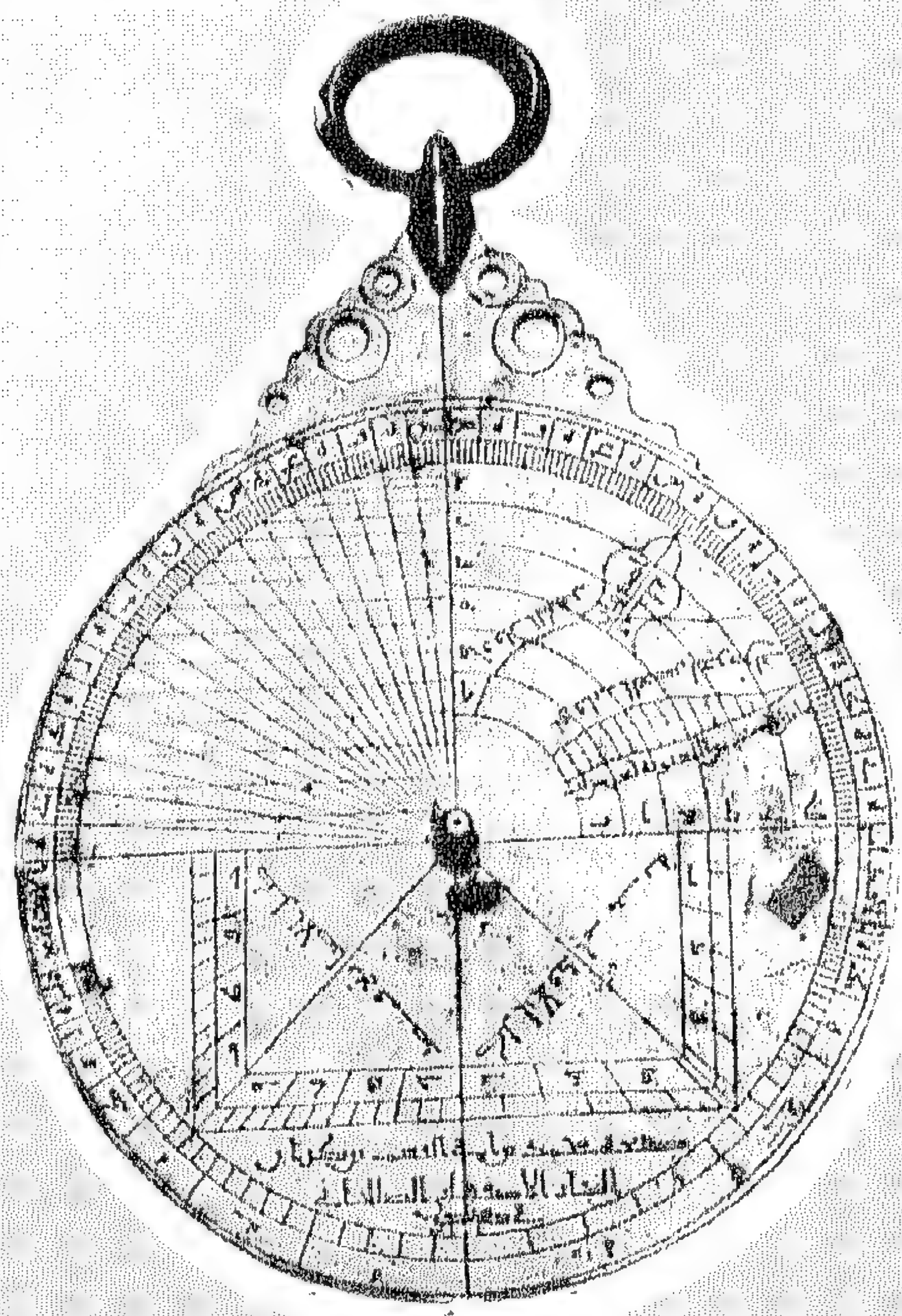
لوحة رقم ٧٦



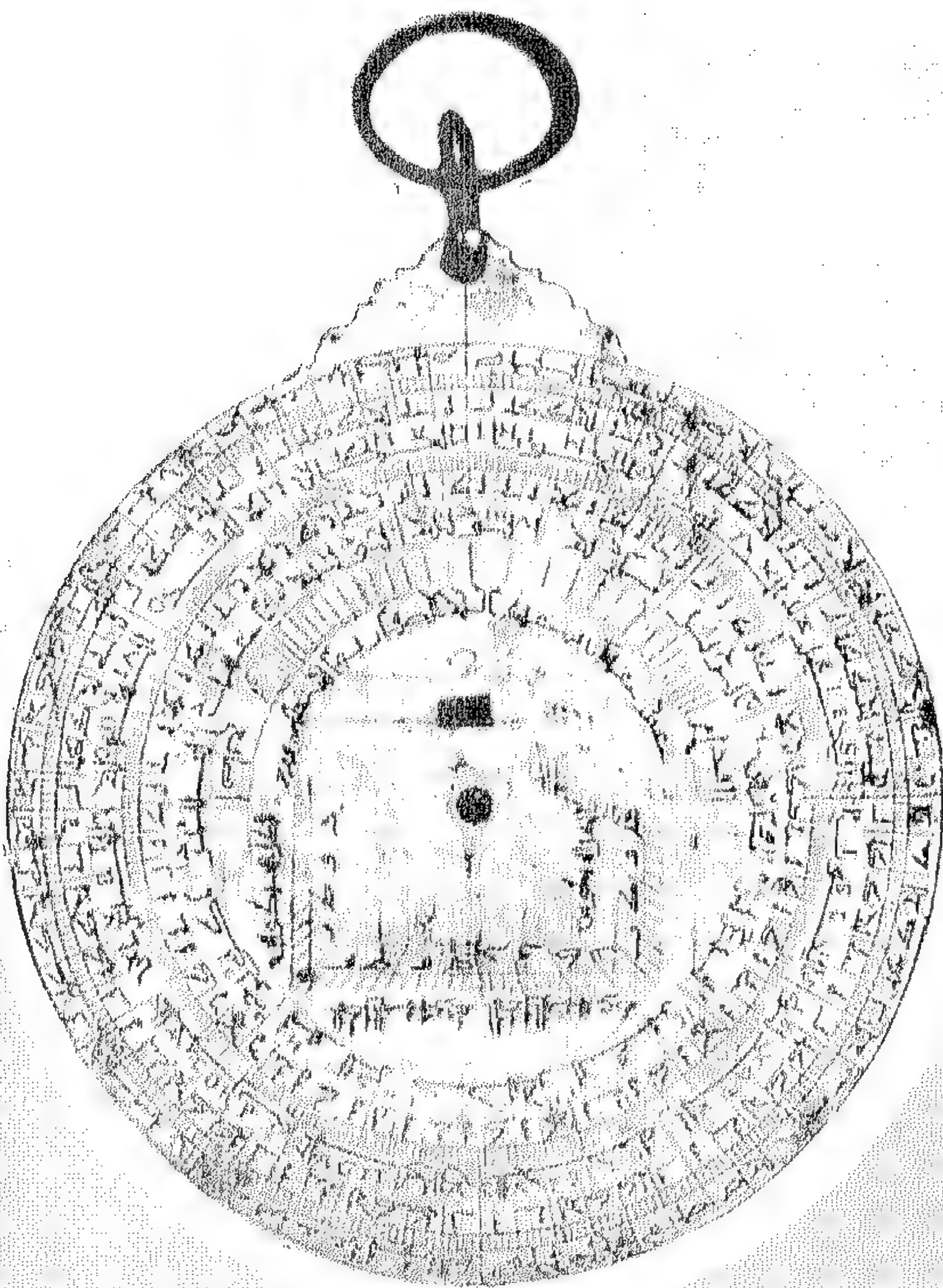
لوحة رقم ٧٧



لوحة رقم ٧٨



لوحة رقم ٧٩



لوحة ٧٩ ـ ١

لوحة ٧٩ ـ ٢

لوحة ٧٩ ـ ٣

لوحة رقم ٨٠

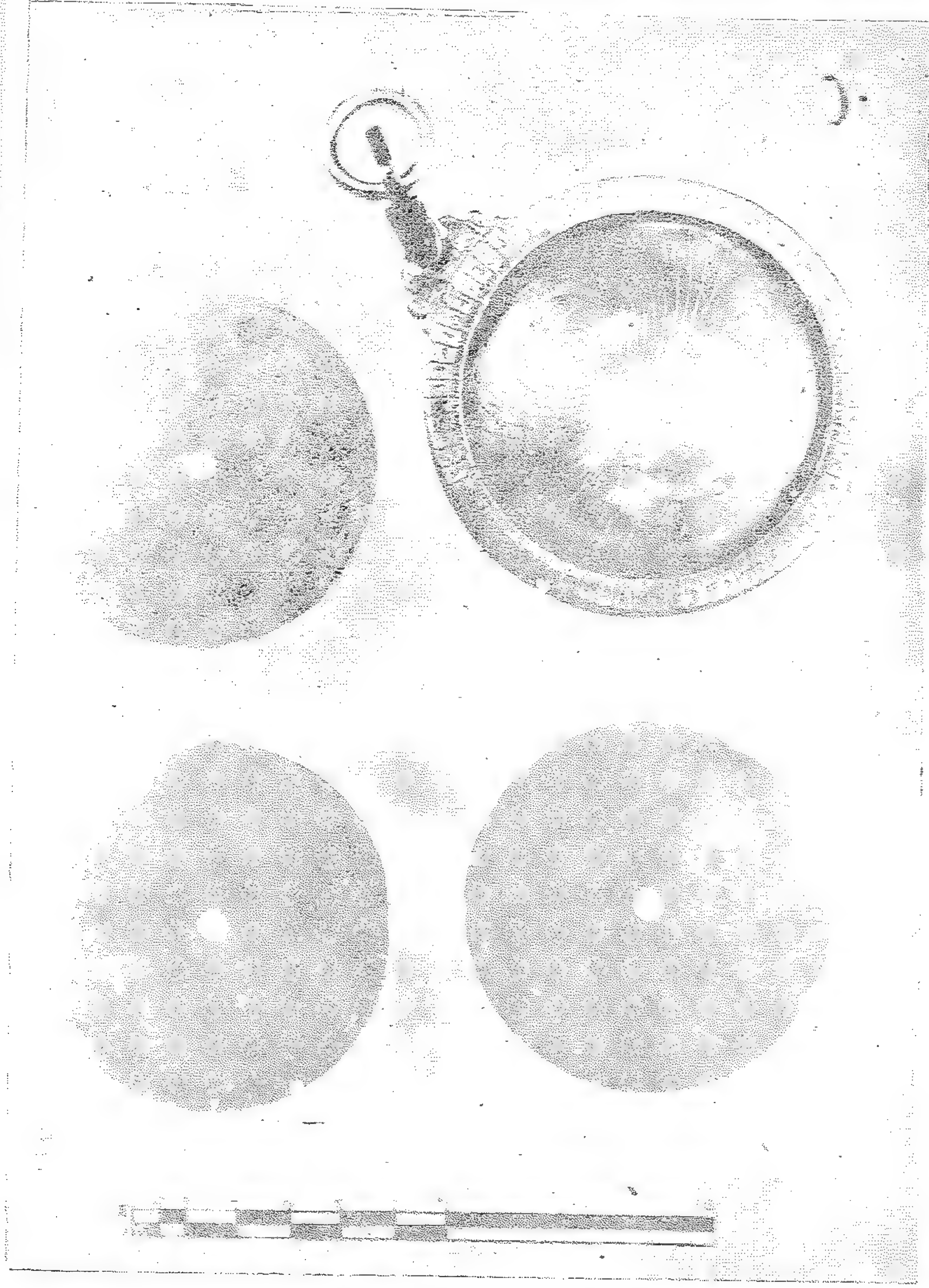


لوحة ٨١ ـ أ

لوحة ٨١ ـ ب



لوحة ٨٢ ــ أ



لوحة ٨٢ ــ ب

المخطوطات المصوّرة

ورقه رقم ١

بسم الله الرحمن الرحيم رب يسر وأكرم

الحمد لله والصلاة والسلام على خير خلقه محمد وآله وصحبه وسلم وبعد فإني
رأيت العلوم في الدنيا بما هو أعز وأجل مرتبة وأشرف منقبة لقوله صلى الله عليه
وسلم وتحريض سائر الأنبياء على طلب العلم حتى قيل ما من علم قبيح إلا والجهل
به أقبح منه فكيف وهذا علم لم تعرف قبلة الإسلام إلا به مما صح منه والدليل
على صحته أنه قول وفعل به فبطل ما قد أتينا بأمر كتب من الهند والشام والزنج
وفارس والحجاز واليمن وغير ذلك يقصد كل منها من جهة البلاد المطلوبة بالأموال
والأرواح وهذا دليل لو كان هذا العلم يدل على القبلة فيحتاجون البلاد
القرائض وقد قرأ علينا فيه كثير من علمائهم وقضاتهم لمعرفة القبلة واستحسنوا
وعملوا به دون غيره من العلوم التقريبات كنصب الدائرة وركز العود فيه
ومعرفة طول مكة وعرضها وطول البلد التي أنت فيها وعرضها لم يمكن طول وعرض
جميع البلدان والجزر المحيطة في البحر ولم يحيطون فيه علما وعلينا بحار على
جميع ذلك لأن البحر أكثر من البر فرتبنا الكتاب لمن يتعنى الإنسان به وإن أمكنه
المعرفة بعلم الدائرة والأطوال والعروض ومعرفة جهات الكعبة والأرباع
وهي شمال ودبور وجنوب وصبا وهذه الأرياح على ما يعرفها المشهور في الدنيا وأما
اصطلاح الناس فهو كثير كل بلد لهم اصطلاح وقد قيل فيها بيتان من
شعر العرب منظومان وهما حيث قال

مهب الصبا من مطلع الشمس مائل ۰ إلى الجدي والشمال حتى مغيبها
وبين سهيل والمغيب تحققت ۰ دبور ومطلعها إلى جنوبها

فإن قلت الإنسان يفعل شيئا غير معرفة البحر وصنايعه فليعلم وقد تحرر
قبله المدن والجزر اللاتي في البحر المحيط فليشتغل بها فجهده فيه
علم نفيس ولابد من الإلمام العسر ومن يعرفه كله فيتبين كل ويجب
الإنسان يتكبر فيه الإنسان كما قال المصنف في حاوية شعرا ويجب أن يعلم
للحيلة عند كمال العلم والنهاية ويجب أن يعرف هذا العلم من ذكرنا
ويجتهد فيه غاية الاجتهاد ويسأل عن أهله ومن خبر به حتى يحصر وذلك لأنه
علم عقلي وكثرت السؤال فيه ترقية لبابه فيصل ما لا يحل به فمن يريد
رياسة لأن من ادعى الرياسة بغير كمال أسبابها وإنما قد رجحت كما قال الشاعر

رياسات الرجال بغير علم ۰ ولا تقوى لا له من الخساسة
وكل رياسة من غير علم ۰ إذا امتحنت هوت على الكناسة
وأشرف منزلا وأعز عزا ۰ وجد برياسة قرب الرياسة

واعلم أيها الطالب أن كل علم يحتمل أن يشتغل بها بعض المهذب إلى الحد كلما
تفنن فيه وأدمن عليه ظهر له منه شيء لم يكن عنده حتى يكون مصنفا
فيبلغ النهاية فيه جود مصنفاته حتى يبلغ النهاية فإن أتقنت هذه
العلم لمعرفة القبلة كان خير الكرمين أن تعمل به فإن كنت ركبت البحر تكون
عارفا به مطمئن القلب ولو كنت تاجرا فأنت مطمئن القلب لم تحتاج إلى مرشد
وإن احتجت أتيت المال والجاه إلى الزمان فاعمل به وتكون ذو عقله
فإن الخطأ فيه فهذا داع لتلف الأرواح والأموال هو صعب حتى يعرف حرمة
الملوك وسائر العلوم حققوها أنفق مهلكا أربعة وهذا لم يهلك العلم

ورقه رقم ٢

بسم الله الرحمن الرحيم وبه نستعين

الحمد لله على حسن توفيقه والهام الحق بتحقيقه والهداية لاسباب الخير وطريقه ونصرة في تعريب الفلك وتشريفه احمده على معرفة الحمد... وامتدحا لسلسبيل البحر ورحيقه وفصاحة نوحش نابغ اللفظ وحبيبه والصلاة والسلام على النبي الامي وعلى آله وصحبه وبعد اما بعد فكنه التوزيع [illegible] ورفعوا اللفظ وجزله في التصنيف لما هذه الارجوزة ... الافهام وتجديد دراسة الليالي والايام اقبلت اليها طاعة ... ومدبر العالم والافلاك لقول جل من قائل وعلامات وبالنجم هم يهتدون فتحققت ظنوني وشاهد قلبي وعيوني ان ... بعد الله تعالى الهداية وما طرح على نظمها خشيتي ابتاع الحيا على البرية ... بالعلم ... ساحة من ليس ... وضعت فيها من الالفاظ العربية والحكمة ... بشيد الله تعالى وما ارجوه ... ذوي الالباب ... من ... الواسعة ولقد كثرت ... لكافة الجمهور ... اقالة وحضور وكان ... اختصار واسقاط الحشو ... الاكثار ... فرحم الله من نصح ما يجده

من الزلل ويصلح ما فيها من خطأ وخلل وهي الارجوزة ... في اصول علم البحار مشتملة على احد عشر فصلا ... والتقصير اقل عباد الله واحوجهم الى رحمة ربه العلي الكبير ... الخلف المعلم الشهير احمد بن ماجد بن محمد بن عمرو بن فضل بن دويك بن ابو الركائب النجدي عفا الله عنه وعن جميع المسلمين ... الفصل الاول في ... على الاسلام ... ما يجب فضله كالطين والحبس والبلد والماء ... وما اشبه ذلك

الحمد لله الخالق ذي الجلال	القاهر الفرد بلا مثال
احمده حمدا كما هداني	الى الصلاة على النبي العدناني
ونظم تاليف ابن كهلان	...
ذوي النهى ومصلح الشان	... الحساب
واستغفر الله من النقصان	... النسيان
يا ايها الطالب هذا العلم	... من نظمه
في العلم والهدى والحساب	وما هو استنبط للصواب
ان كنت ممن جد في العلوم	...
يغنيك عن ...	هذا الذي ...
والشرط لا ... بلا اسناد	ان لم يكن ...
لان فيه ...	... علم
وبعد ذا اوصيك بالثبات	...

ورقه رقم ٣

ورقه رقم ٤

وفي ليلة الجمعة ... . الحساب
وافعل بها مصليا على النبي . ... المذهب

وهذه ارجوزة بالعرب في طريق فارس

وقال ... عليه ... الى سلامتي ...
...
المسافرين ومطالع ... المشهور ومثل البحرين ...
وكان ... وقيس ...
القبلتين مكة وبيت المقدس ...
احمد بن ماجد بن محمد ...
ابن ابي معلق ابن ابي الركاب ...

يا طالب القياس ... . والبصرة ...
واخرج على اسم الله بالترتيب . عن جملة ...
واجر ... .
واجر من خارج ... .
في مطلع العقرب ... .
وان اردت ... .
تانيك ... .
واجر من خارج ... .
هناك ... .

ومن ... . ان كنت في ... وفي السير
... . وركلك المشهور باليماني
وبلاد ... والحجاز . ما بين قطبك على الاجازة
... . هذي ...
... المشارق . ما بين قطبها على الحقايق
وان ... . ان جئت ... وستره
... الاسات . من بيت ارض صح ...
... . على التحرير
وان ... بعض الامكنه . ...
... من كل الامم . فربما قد كان من ... القلم
... . بلا خلاف وبلا خطاء
... . من حسنها على ... الصور
... . واستغفر الله من الزلات
... . ناظمها ... شهاب
ان ... والقافيه . قبلتها ... وافيه
... . تاريخها اوايل المحرم
... ذاك فاعلم . ان كنت من اهل الحساب فافهم
... . وبعدها ثلاثة وتسعينا
... . الحمد والنور ... ما احسنه

ورقه رقم ٥

فيها الاصول لمن يكن كاتبت • كانها عطر في المحبس مطولب
كان المبايات ارواح مخصلة • فيسمو لعشاهيرها من الاوليا
ومسروقها وقسموها معرفة • وذكروها فليس النظم ايجبا
ذكرتها الكرم في نظم فابتنه • حربية هيئت وقاسم مهيول
اذ لنصر لغيره عن ان يرشها • لانني لم اذكر في العمر مجهول
وطما علم سوف تدركها • ولا تكن هاقول المراد سبيل
وعيت اودية الجهول خربة • ولا سمعت لباب كان مقفول
حضرت اصل نجوم الافق من حل • استغفر الله من قول البطايل
يا قاسم في اسعد امن جميع عكم • واكتفى عن شيا الى الاولى
صلى الاله على المختار ما رتفعت • فوق المنيعات ارباح الى ساحل
وما شر اخلفت البرق الخضر لاج • في تحية وظلام الليل مسبول

• تمت القصيدة الدرية المسماة كنز المعاني المذكوره •
بعونه وحسن توفيقه والحمد لله رب العالمين •

وهذه ارجوزة ايضا في النخبات لمن الهند ومن العرب
من جاه اثنى عشر طباء اصبح من كل سر اختراع صاحب الحروف الشيخ
شهاب الدين احمد بن ماجد بن محمد بن عمرو السعدي لطف الله به والمسلمين اجمعين

بسم الله الرحمن الرحيم • رب يسر •

يا طالب النخبة بالحقايق • من كل سر بقياس فايق •
عليك بالنظم الصحيح الرايق • واعلم بعز صادق ابن صادق •

• أو صفتها بحروف لي واضحه • فانتح بها وادع لنا بالفاتحه •
• لانها تصغر بالتدريج • قياسها بالقيد والتدريج •
• ان شئت ادويه من محمضه • تخبرك عن عالي وسافل واحسبه •
• ماهي استوايات ولا تقرب • محكمة الاصول والتجريب •
• فاول من نخبة الكراكب • وما يقابله على الاجانب •
• في اول النجم مع اوساطه • النير والمحبت كن محاطه •
• ثلاثة الاربع بالتوكيد • تراها الجبال من بعيد •
• فان سقطت اخر الرمان • بالكوس في ذا البر امكان •
• فمن اصبعين يا فتى المربع • او الحمارين ثلاثة فاسمع •
• وفتش على الواقع في المشارق • والبا ترى في الغرب وكن موافق •
• ابهامك اصابع ذات ان • فقس من جاش الى مكران •
• ان لم ترى البر وكانت غبره • وانت في المواطن المشهوره •
• وان تقس بمسقط والسند • فالنير والمحبت لا تتعدى •
• عن الثلاث ذراع وتكبين فيه النفس • اما المربع ضيق بلا هوى •
• والمحلين اربعة يا صاحي • والعار والواقع بالافصاح •
• ينقص بها في قياس العرب • بالكوس والثلي اهرب •
• ومنتهى الحد وقابله • في برقه والدهيج فاقله •
• النير والمحبت عند اربعه • اما المربع ضيق لا اسعه •
• المحلة خمسة محكمه • مفيد فانتح عليه واعلمه •

ورقه رقم ٧

وسيف وسنان وهو وفا لا ... فيهلك في نجم العوش والا
اذا اعتقدني من العرب بالعرامل ... ثلاث وربع افصحن ثلاثا بلا
تامل وشاور واسهر الليل واعزم .
ومرتب تهيكات حين عوالبا ... ولاخير في نجم الى الملوك دانيا .
ولاخير في لا يجيب المناديا ... اذا قاسه الانسان اصبح عونا
تامل وشاور واسهر الليل واعزم .
وان طلعوا باشيهم في اعدائهم ... ثلاث بنفل الى بهاء سوءهم .
وضيق اذا ما قسمتهم في مجالهم ... فتلك اخه اعاني بهذا كلهم .
تامل وشاور واسهر الليل واعزم .
وصلي على خير البرايا محمدا ... منا منت ذنبا ما ونشرا وفرقدا .
فان قست هذه هي الاسلوبات بالليل ... مقام قياس الاصل تجريبا جيدا .
تامل وشاور واسهر الليل واعزم .
ومعنى هذه الاسلوبات فاعلم ... على عام تسعمائه وستين معتدم .
تعد من المحركات للمقدم ... باول نيروز وعشر المحرم .
تامل وشاور واسهر الليل واعزم .
تمت الملحمة بحمد الله تعالى وعونه وحسن توفيقه والحمد لله رب العالمين
والايضا في عدة اشهر الروميه وكل شهر كم هو يوما
شهور الروم خير خلائق ... نظمنا الى القاصي الى الناس والداني .
ثلاثين نيسان حزيران ايلول ... وايلول ايضا قد تبين الثاني .

واما شباط شهر والتشرين فاخر ... وباقيها كانون والشهر اذا عد ثلاثين
واول تشرين باقي منه تسع شهر ... وباقيك كانون جميع ثمانيا
شباط اذار ونيسان بعدهم ... ايار وحزيران وتموز واب ايلول
واب وايلول تكون اخيريها ... واول تشرين ويحسن اذان
المرتبة في اشهر العام ما سخ ... مقامي وبعدها المطر وحبان
وكانون ثم شباط واذار بعدهم ... اخر اشباط البرد ومعول الحر
ونيسان مع ايار وتالي بعدهم ... وبعدهم من بعد حزيران
وتموز مع اب وايلول ذا ابيا ... الى الصيف فيهم من البحران
ومن بعد تشرين الخريف داربا ... وذا فوقهم كان من غير انقصان
فتلك شهور الخمس كانت ... ولا تنقص فيها المطارات بانت
فخذ حكما من ماحد بين بها ... ثم الى ان مستقيم خيران
وهذه الارجوزة المسماة بضربية الطبيب العالم بمواقيت الخير
ماجد وصلى الله عليه وسلم ومن حفظه
بسم الله الرحمن الرحيم وبه نستعين
شباب مراس اعجب الناس امره ... اذا ان عقيب الشيب في اخر العمر
واي شباب بعد ستون حجه ... سما فيها فوق السماكين والنسر
ولذا آل الافيق على كثبه ... على البحر وما مر على الحجر
وعزم وحزم صير الماء سلسلا ... وحملته ترك الناس كالصخر
وعفة نفس لم قبت ما شيتها ... واي يكفيها الثابات الدهر

ورقة رقم ٨

ورقة رقم ٩

كم من نوء [illegible] . صارت لمن يحسبها علامه .
وقد بدا مطلع سعد الذابح . لكل ذي عقل رزين راجح .
وقد بدا من بعده سعد بلع . يجري فيما بينهن متسع .
وقد بدا السعد السعود بعده . يحانه احدى القوام ضده .
من بعده بطالع سعد الاخبية . اربعة للناس غير خافية
وقد بدا من بعده الفرغان . هو يقال الاسم بالعيان .
لكل فرغ منهما نجمان . لكنها الاول شكل ثاني .
[illegible] . [illegible]
هذا الذي قدره اهل الرصد . فيما عددناه وما لم يعد .

وتمت بحمد الله وعونه وحسن توفيقه وحسبنا الله ونعم
الوكيل نعم المولى ونعم النصير [illegible]

[illegible]

[illegible]

جغرافيا

٥٧

١٥٤٤

وما عيبها الا نقد مع فخر · بجدم العقم الكرام الراد
تحضنا ما ابوني مر ساقل · تنشئ بامر يغنى الاشاجر
وليس على التجريب الذي عنة · ولاسيا في مثل هذي الجواهر
فيخصر واكثر من صلاة محمد · على المصطفى المختار من آل هاشم
عليه صلاة الله ثم سلامه · متى لاح نجم في السماء وظاهره

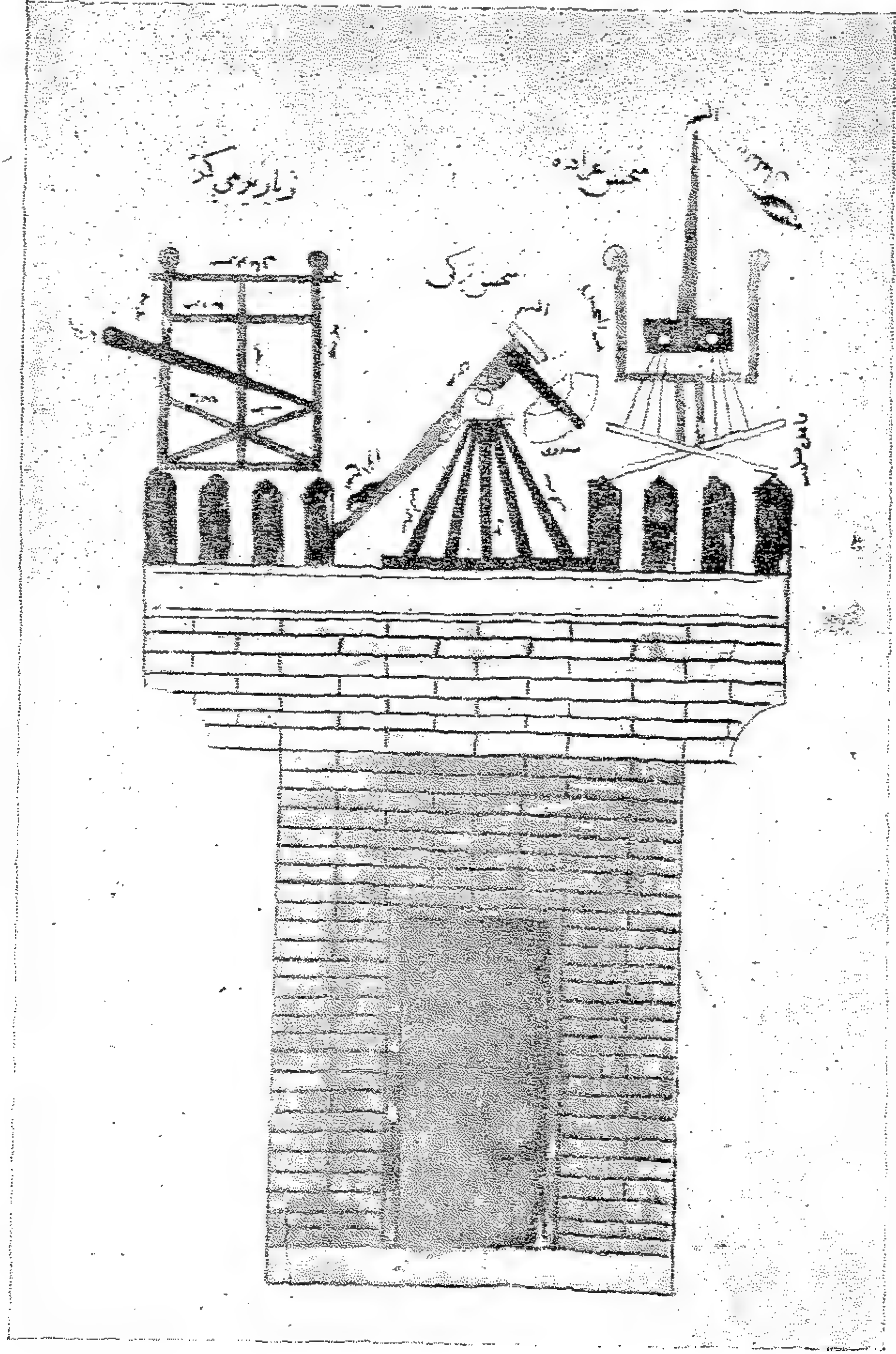
ثم القصيدة الرابعة الموسومة بالذهبية في صناعة الرياح
بالمغرب والتحويل عليه والتكيف على الاشارات كالعلم وادلة الرياح وحجة
الابواع على البحر في ايام الملاح والجلب بالكوس وذكرنا وصفها
مصر الحاج المعز الفقير الى الله احمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن فضل
بن دويك بن يوسف بن حسن بن الحسين بن ابي معلق السعدي بن ابي الركائب النجدي عمر
اصيل ... رحمه الله قال

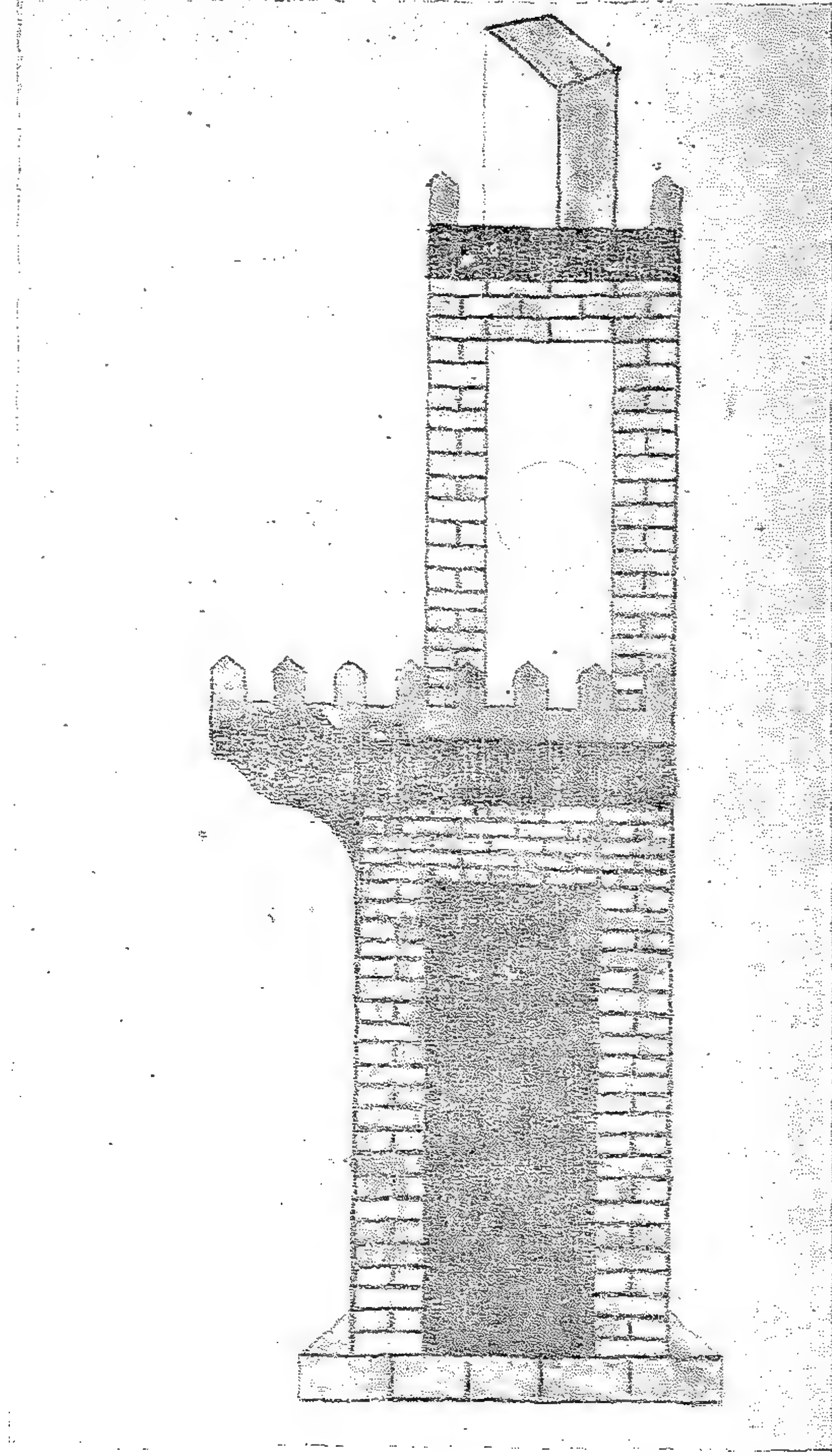
ونبدأ باسم الله زين كلامنا · ومختتم في كل حرف واقارب
ونهدي على الكونين اذ رفع السما · وزينها بالزاهرات الثواقب
فقالي بالاعقل حيطا بها عنهم · محيطا بها فوق كل المضارب
فثنيت في نظم القصيد مصليا · على خير هاد من لوي وغالب
فيا كبير البحر المجرب كتبها · قرؤا كرها الكتب لا بالكذائب
فوائد مما علمنا اخترعت حولها · عليه فخر منه بالتجارب
فانفع في حسنها كرما اخترعته · فخرانا والرب فوق ترائبي
ولا امر حربه لمعتد بها من ترابه · بلا شك افلاك الشها بالكواكب

ورقه رقم ١٠

ورقه رقم ١١

ورقة رقم ١٢





صفة صندوق المحسن قبل أن يوضع وهو على هيئته في الطول والعرض

ورقة رقم ١٣

صفة رج خشب وطفه برج آخر صغير وعليه منجنيق وقدام السور الكبير خمسة جسور نادا وصل إلى المكان الضيق ينضم واحدا بعد آخر
حصن المقصود

صورة [illegible] خشب [illegible] الطويل [illegible] الشراريف

[illegible] تشطيم بالحصار وانت تأمر غيرك ان يجر [illegible]

[illegible] تقرب منها فاذا اقربت منها ارمي الجسر الاول [illegible] فانه يتصل على الخندق

والسور الاول فامشي عليه ثم مد الجسر الثاني وتضع طرف الجسر الثاني في طرف الاول

وتحط [illegible] يتصل على السور الاول والسور الثاني في الخندق والثاني تحت الجسر

وامشي عليه انشاء الله تحصل المقصود

زقاق

صفة خشبة الجسر الذي يوضع فيه [illegible] ذلك وانظر الى الدواير [illegible]

[illegible] وكل ما صغرت الدواير [illegible] المقصود

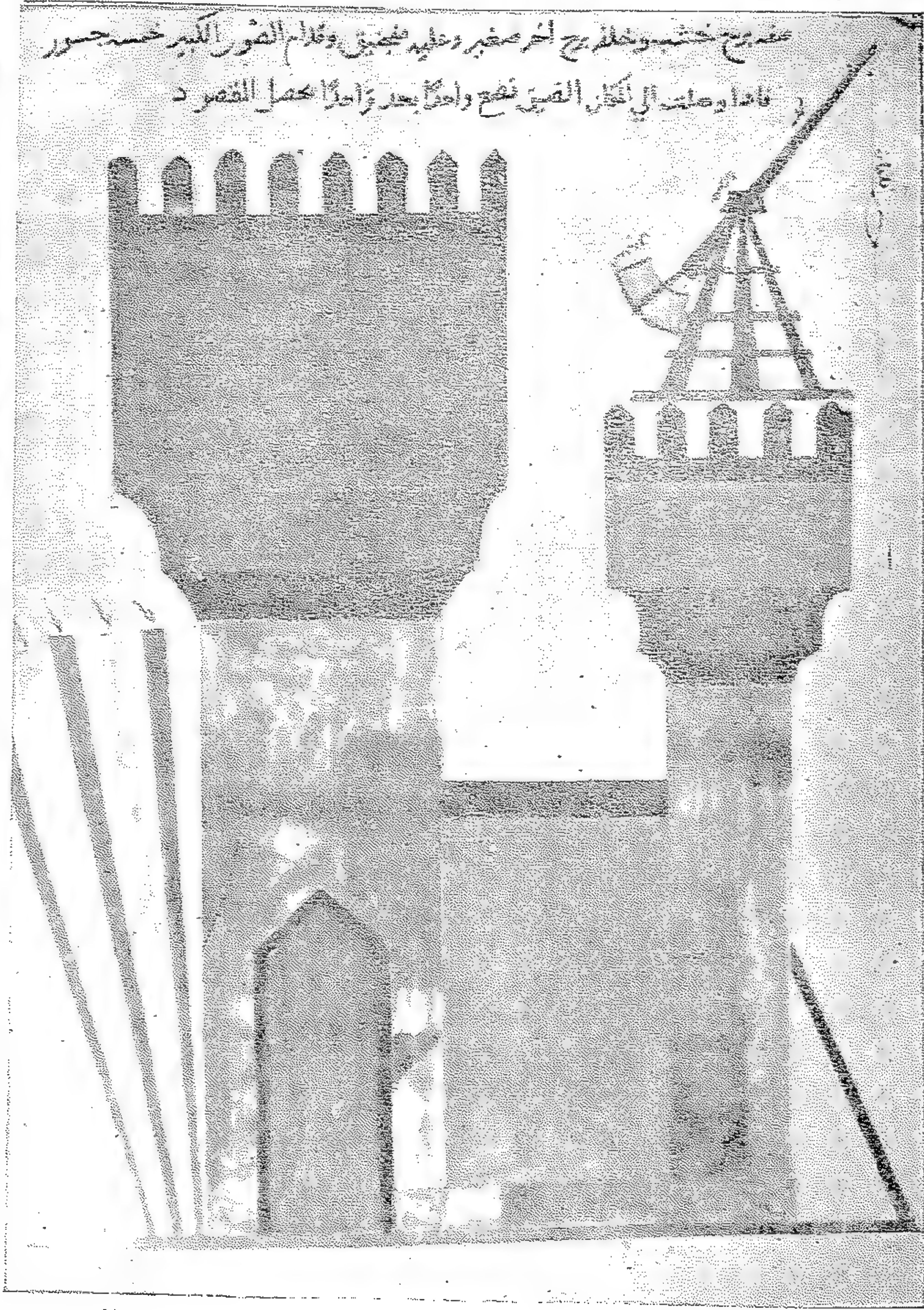
[illegible] ويضع مسمار [illegible] الطرف [illegible] الذي

[illegible] الطرف

المسمار [illegible]

هذا

ورقه رقم ١٥


صفة برج خشب وخلف برج آخر صغير وعليه منجنيق وقدام السور الكبير خمسة جسور
فاذا وصلت الى المكان الضيق تفتح واحداً بعد واحداً تحصل المقصود

بسم الله الرحمن الرحيم وبه توفيقي

قدر عجز لبيه [illegible] اربعين [illegible] وأربعين [illegible] البان [illegible]

[illegible] وأربعين [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] هذا المثال

قدر محاسفه [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] هذا المثال

قدر [illegible] المحاسفه [illegible]

[illegible]

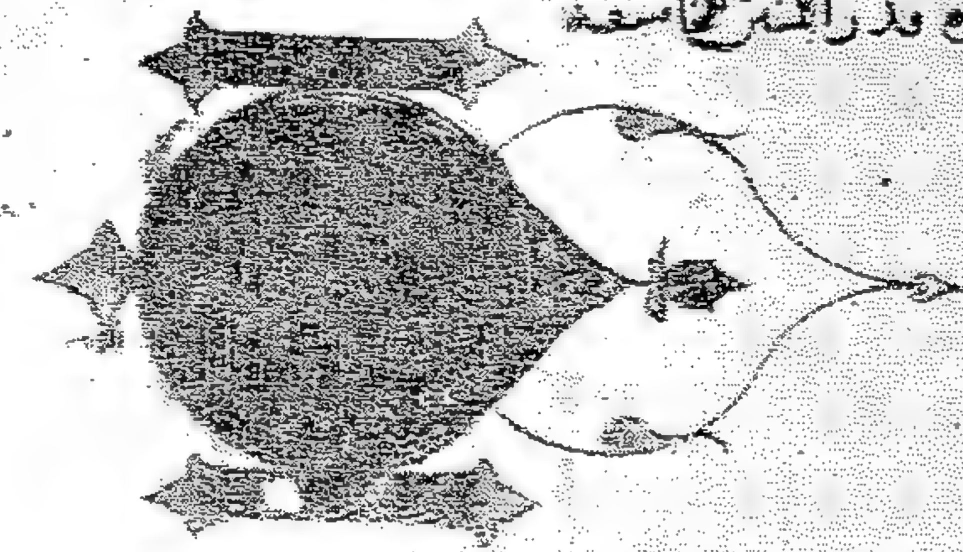
[illegible]

[illegible]

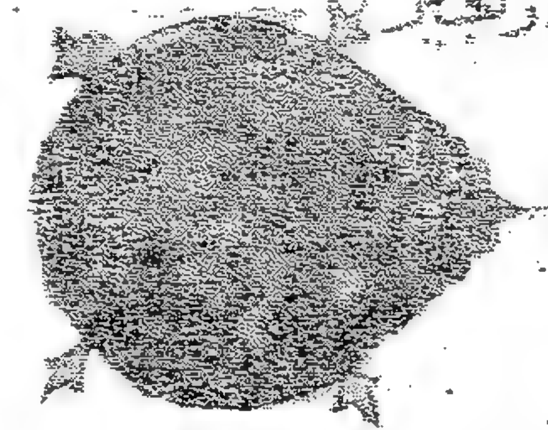
[illegible]

[illegible]

الكرية الدراقات على الرخامات وتبيض القدرة وتنزل
الكل في القدره مدر الأكثر الحاسفه

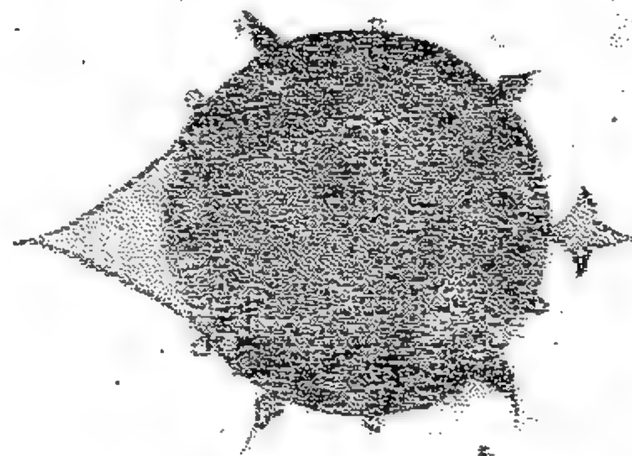


قدرة الحجر تاخذ قدرة مسدودة وتقطع فيه كلس
مطفي وتسد راس القدرة وتكبس في الثقب وتاتي التواني بطلوه
غبار الكلس الصاخير هو والى اعنيهم ما تشغوا القتال
تنزل وتمسكهم تبقى باليد قدر الحجر

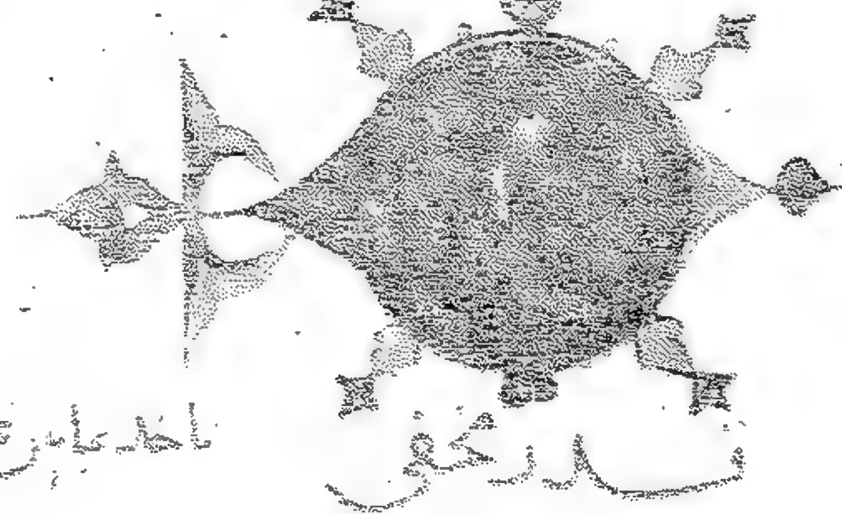


قدرة المحرم تاخذ قدر فخار وتحشه كله تعمل مثل
المصفي وتحط فيه حب القطن محمص وقصاصة لباد محمصة وقصاصة

التوز وتطعمه بالنفط عند التشعيل وترمية في المجنيق والله الموفق
وتلزق على كل لحس سنبوسكه لباد من برا وتسقي وهذا النفط ٥
وتغسل الكل بالنفط الطيار قدرة المحرم



قدر الصنوبرة تاخذ سنة فنا سال وأربعين وقيق
واربعين حصا لبان وستين حليت وستين علك صنوبر واربعين
صندروس تحل وتلف بالباحر والنفط وتحدم وتطعم ٥
السندروس وتصب في القدرة وتبيض من قبله قدر الصنوبرة

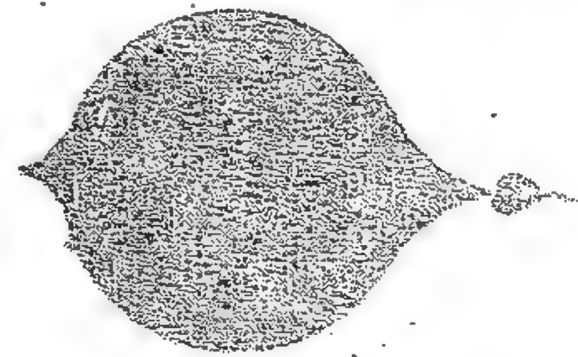


قدر محفي تاخذ عار شيا وما بين وشق وخمسين علك

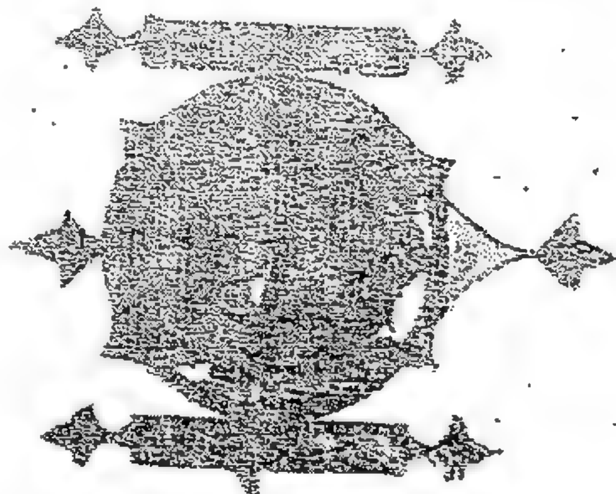
ورقه رقم ١٧

ورقة رقم ١٨

على سنوبر وابيض ... ثم تجعل في هاجن قليل من النفط وتعلف
بخمسة عشر طلق سنوبرة وتصاصة لباد وتور وتبخر القدره ...

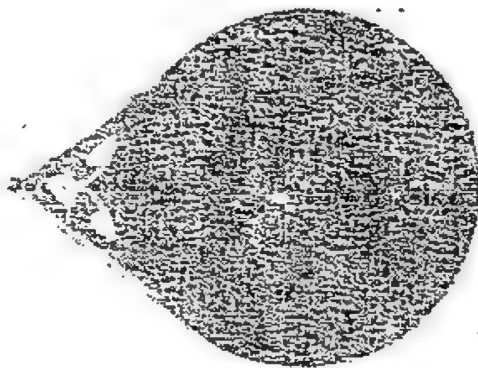


قدر مسقوط   تاخذ ... خان ... ملا ماحب
النفط ... القدر ... منفحه
مقلبه في الكبريت وتطيه النار من الكبيره قدر مسقوط

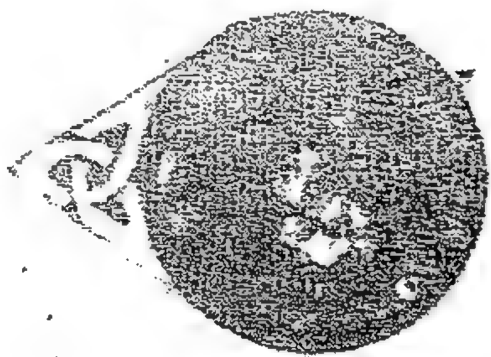


المركب تاخذ القدر الفخار اكبر ما يكون وهبط ... جانب
... وتختم راسها وتسقطها في الثقوب
في المركب فأي من لسعته قتلته والله اعلم صفة المركب

المركب



القدح الحبس ... والمركب تاخذ ... وبلقيا
دواخذ وتغطيه وتختم راس القدر ختم جيد وتقول ...
هذه القدرة واشعله ثم تاخذ الخصم وما يعرف من ...
فعند ما تريد تشعل القدرة ... بالنفط
والوقه على القدرة ... واشعل القدرة ...
به حتى تقوى نارو واكثره قدام خصمك ... القدا
الحد الى الخصم حتى تحرقه وينتشر حاله عن ...



بسم الله الرحمن الرحيم ٥ به توفيقي ●
الحمد لله الذي أعلى قدر من اتصف بالشجاعة واشتهر
وأعلى رتبة من جعل الفضل له بضاعة وجعل عقبى
الصبر الظفر ● القوي الذي أعان على الحروب
وأهوالها ● والمصافات وبين أحوالها ● وأعظم
أجر الجهاد ● وفرضه على [illegible] ● ونصر أهل
الحق على أهل العناد ● نحمده على ما أنعم من
النصر على الأعداء ● ورفع منازل الشهداء ●
وأشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له القادر
القاهر ● وأشهد أن محمدا عبده ورسوله صاحب

الوجه الزاهي الزاهر ● والنور الباهي الباهر
صلى الله عليه وعلى آله أولي الفضل الوافي الوافر
وسلم تسليما كثيرا ● وبعد فإن للحروب
لوازم لا بد للمتصف بالشجاعة منها ● وجوازم
لا يستغنى عنها ● وقد ضمنت في هذا الكتاب
ما يجب لمتعاطي الحرب من الوقوف عليه ومعرفة
رسمه ● ومعرفة كيفيته وقسمه ● والامتثال
لمرسومه والانتسام بوسمه ● وخبرة ما تضمنه
من إقبال وإدبار ● وإيراد وإصدار ● وكر
وفر ● وفوق ومر ● وتصويب بسنان ●

ورقه رقم ١٩

بسم الله الرحمن الرحيم

٥٥ الحمد لله رب العالمين والصلوة والتسليم على سيدنا
محمد خاتم النبين وامام المرسلين وعلى اله وصحبه اجمعين ٥
وبعد فهذه عيارات تذكر في الشط مستخرجة من اصول
الحكما المتقدمين رحمة الله عليهم أجمعين ٥

صفة عيار خروع

يوخذ لحم ثلثة دراهم ونصف، كبريت
درهمين وربع، وزهر خمسة دراهم وتلون ربيع ناعم
وبارود عشرة دراهم واصنع تبلغ المطلوب

عيار طيار

يوخذ خلطة صفرا أربعة دراهم، وزرنيخ نصف
درهم، وكبريت أحمر درهمين ونصف، وبارود عشرة
واصنع فانك تبلغ به المطلوب إن شا الله تعالى

عيار طيار نلبس

يوخذ بو لحم درهمين ونصف، وكبريت ثلثة دراهم
وربع، وبارود عشرة دراهم واصنع فانك تبلغ ما تطلب

صفة اخر

يوخذ لحم درهمين ونصف، وكبريت درهمين
ونصف، وبارود عشرة دراهم فانك تنال

صفة اخر

يوخذ كبريت درهمين ونصف وثمن، ولحم
درهمين ونصف وثمن، وكافور نصف ويوزن من
وبارود عشرة دراهم، واصنع تنال ما تريد

عيار اخر

يوخذ كبريت درهمين ونصف وثمن ولحم
درهم ونصف وثمن ونصف كافور، وثمن نوزن
وعشرة دراهم بارود واصنع فانه تجي سليم

صفة طيار زهري

يوخذ درهمين ونصف لحم، ودرهمين ونصف
كبريت، واربعة دراهم زهر رفيع، وعشرة دراهم

بسم الله الرحمن الرحيم وبه توفيقي
الحمد لله العادل حكمه، الشامل علمه، القاهر سلطانه
الباهر برهانه، حافظ أوليائه وعاصمهم، وقامع أعدائه
وقاصمهم، ومظهر الدين ومشيده، قامع الكفر
ومبيده، ومحل بأسه على من خرج عن أمره، ومدخل
جميع عباده تحت قهره، ما شاء فعل غير مراجع، وما
أراد كان غير ممانع، وما قضى مضى غير منازع، هو
الذي جعل الناس ضروباً بين رشيد وغوي وسعيد
وشقي وأريب وعيي، ووسم كل فريق منهم استحقاقه
من نعمة أو عذاب، أو نقمة أو ثواب، غير عادل بهم
عما اكتسبوه، ولا صاد بهم عما استوجبوه، فله الحمد
على أن جعل حزبه منصورين، وحربه مقهورين، حمداً
تعلو به ألوية الإسلام، ويستولي به مدى الأزمنة

والأيام، على سائر الأمكنة والأيام، والصلوة والسلام
على سيد الأنام، ورسول الملك العلام، الذي بعثه الله
نبياً ورسولاً، وجعله إلى معرفته سبيلاً، وإلى طاعته
دليلاً، حتى أظهر الحق فصار متبوعاً، وقهر الباطل فأضحى
مدفوعاً، صلاة جامعة بينه وبين آله الأبرار، وصحابته
الأخيار، أما بعد، فإن الله تعالى حيث فرض على عباده
اكتساب الجزيل الثواب، وارتباط الخيل التي عقد في
نواصيها الخير، قال الله تعالى وأعدوا لهم ما استطعتم
من قوة ومن رباط الخيل ترهبون به عدو الله وعدوكم
وفسر الصادق المصدوق القوة بالرمي وهو صلى الله
عليه وسلم بكلام الله أفهم، وبتفسيره أعلم، روى
البخاري في صحيحه عن عقبة بن عامر الجهني رضي الله عنه
قال سمعت رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول وابتدا

ورقه رقم ٢١

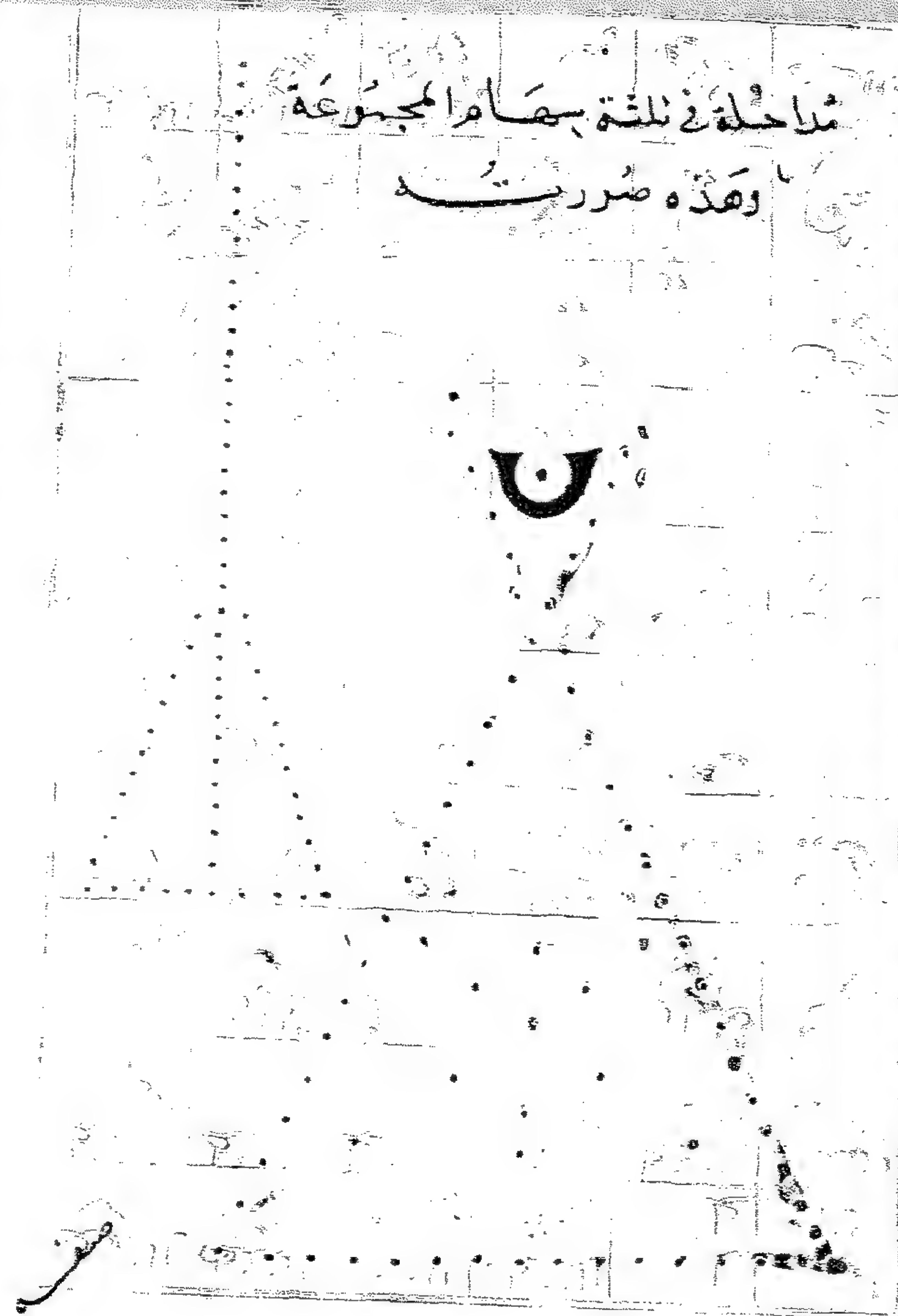
اسما النفط		النفط الرومي	النفط	النفط	النفط
النفط الابيض	النفط الاحمر	النفط الاسود	النفط الفارسي	النفط الطوري	النفط القنزي
القطران	قطران مدني	قطران بحري	قطران شامي	قطران بغزي	الادهان
دهن الكاذي	دهن فلسطين	دهن بلسان	دهن الملسم	دهن زير العزيز	دهن البلسم
دهن الناردين	دهن بخوم	دهن الياسمين	دهن ارزة	دهن الدارين	دهن البطم
دهن اللوز المر	دهن اللوز الحلو	دهن الجوز مجبر	دهن العقرب الاسود	دهن السليخ	دهن الغار
دهن [illegible]	دهن [illegible]	دهن السم	دهن [illegible]	دهن [illegible]	دهن الضفدع
دهن الكافور	دهن الكافور	دهن القرطم	دهن الشعير	دهن البيض	دهن البان
الصموغ	صمغ الصنوبر	صمغ البطم والسائلة	صمغ الفستق	الكندر وهو الابيض	المصطكا
علامات الثابت	القلقطار وهو	القنه	الاشق وهو	السندروس وهو	الكهربا

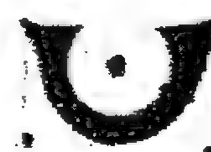
ورقه رقم ٢٢

الكثيرا	الاسترك وهو الحمرة	الميعه السايله	صمغ اللبن	المر	الجاوشير
التنكليج	صمغ اللاذن	اللاذن	زفت السفن	زفت الوادي	القير الابيض وهو الشمع
صمغ الارز	عسل بغل	اصطرك قن	الافيون	الميتا حون	الميتا هوم
السول	[illegible]	الكبريت	الاصفر	الابيض	[illegible]
الكبريت الرومي	الكبريت الجبلي	[illegible]	والاصفر	والصفائح	[illegible]
الزجاج النار	[illegible]	الزجاج	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	الانمار	[illegible]	[illegible]
نجم الصبح	[illegible]	نجم الزهرة	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	لبن الروم	[illegible]	لبن الحمير	[illegible]	لبن الخروع
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

مداخلة في ثلثة سهام المجموعة

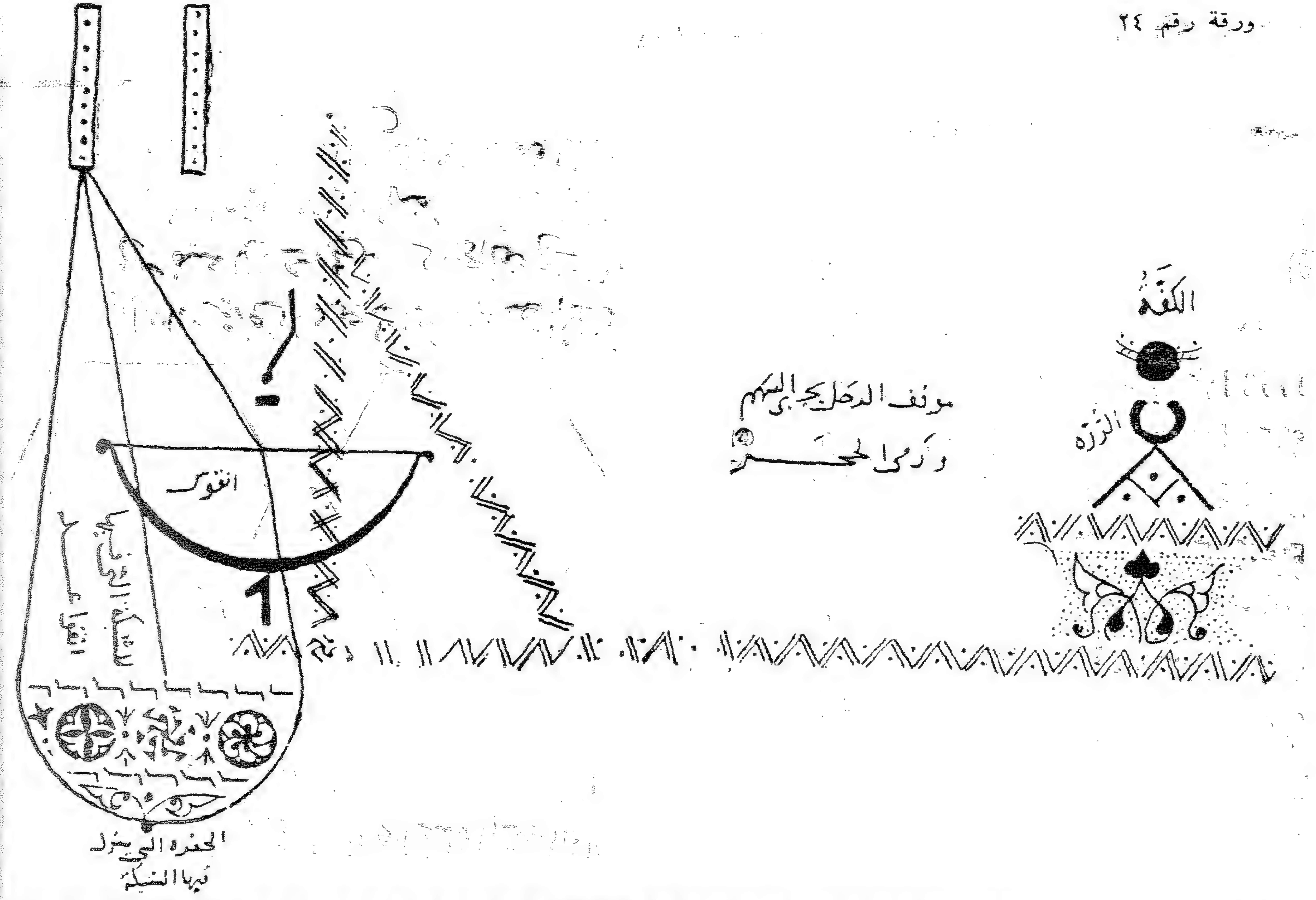
وهذه صورته





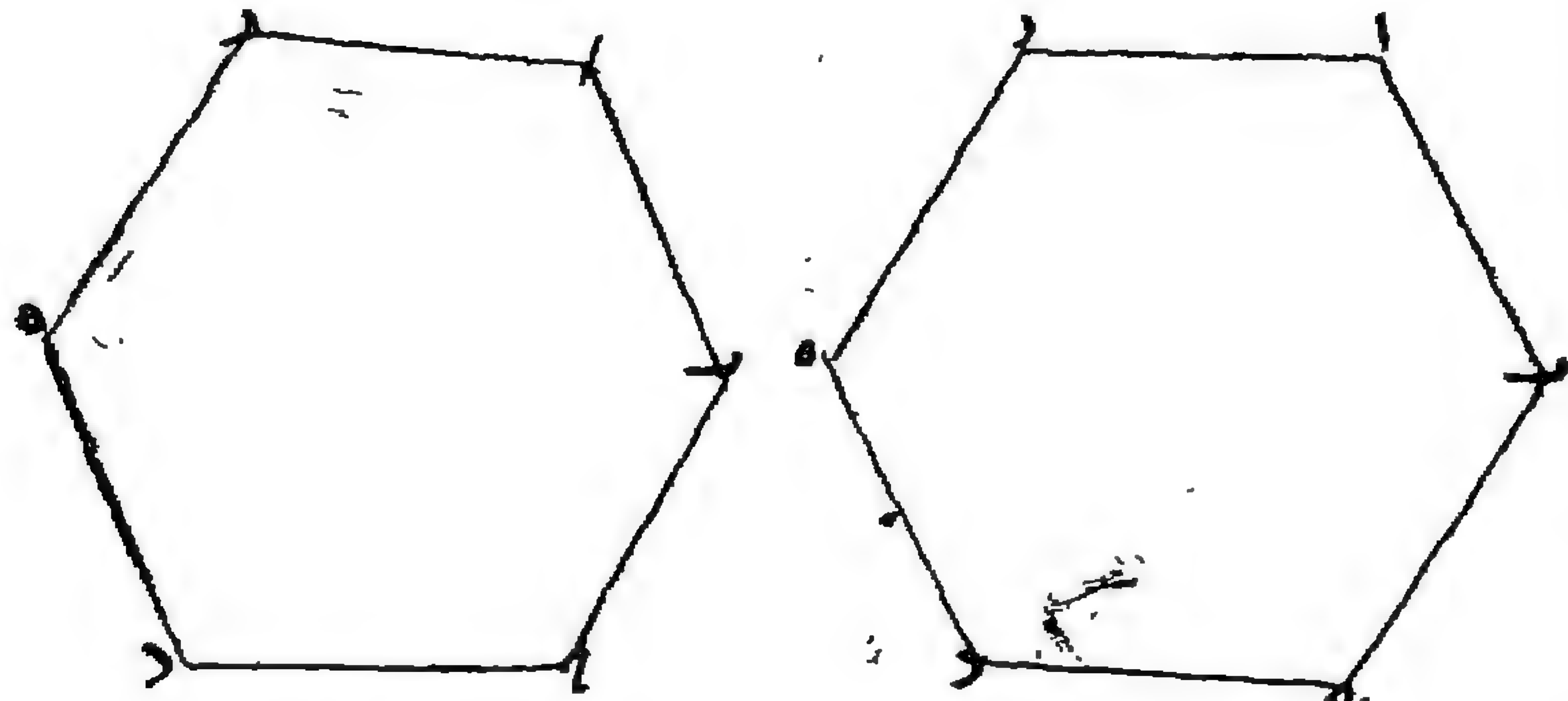
صفة المنجنيق
الفارسي

شكله لي الشيخ ابو الحسن بن الابرقي
الاسكندري ويكون قوته جر خمسين رجلا
او اكثر او اقل وفي اصل قايمته قوس جرخ يجذب
جميع ذلك رجل واحد ويرمى عنه فاذا جذب
الرجل السهم حصلت القنانيب التي تجذب
بها وتر القوس في تفلة واشغل الرجل الكفه
في حلقة قد ثبتت في قاعدة تمسك السهم
واخذ القوس رمى عنه ثم افلت السهم فتقذف
الحجر وسران يجد منجنيقا فارسيا
ويوقفه للرمي عنه ويحفر الى جانب قايمته
بركة يكون عمقها مقدار طوال القنانيب التي
في السهم ويجعل شبكة فيه صنعة البيوت
ويجعل في اطرافها ثلثة احبل من القنب الوثيق


الكفة
القوس
الحفرة التي ينزل
فيها الشبكة

قليلاً مع تكنفها والمحرك على هذه الخطوط التي
ذكرنا ان الصانع صفائح سهلة الانطواء.
وأما الذي نحن ان جعلنا المرايا
المحيطة المرآة الاولى عن سطح المرآت
الوسطى كان عطف الشعاع عطفاً
واحداً وان نحن جعلنا المرآة الاولى
ثابتة غير متحركة تلطفنا بحيلة من الحيل
في دوام القاء الشعاع عليها ان امكننا
المرايا المحيطة بها فلا شك ان الشعاع
الذي ينثني من هذه المرايا انما ينعطف
على موضع الواسطة من المرآة الاولى حتى
اذا فعلنا ايضاً بمرآة اخرى محيطة بالاخرى
مكان من القاء الشعاع على المرآة الوسطى

فاذا اجتمع الشعاع بينها بقدر ما يمكننا
احرق الموضع الذي يقصد قصده وهذه
صورة الشكل



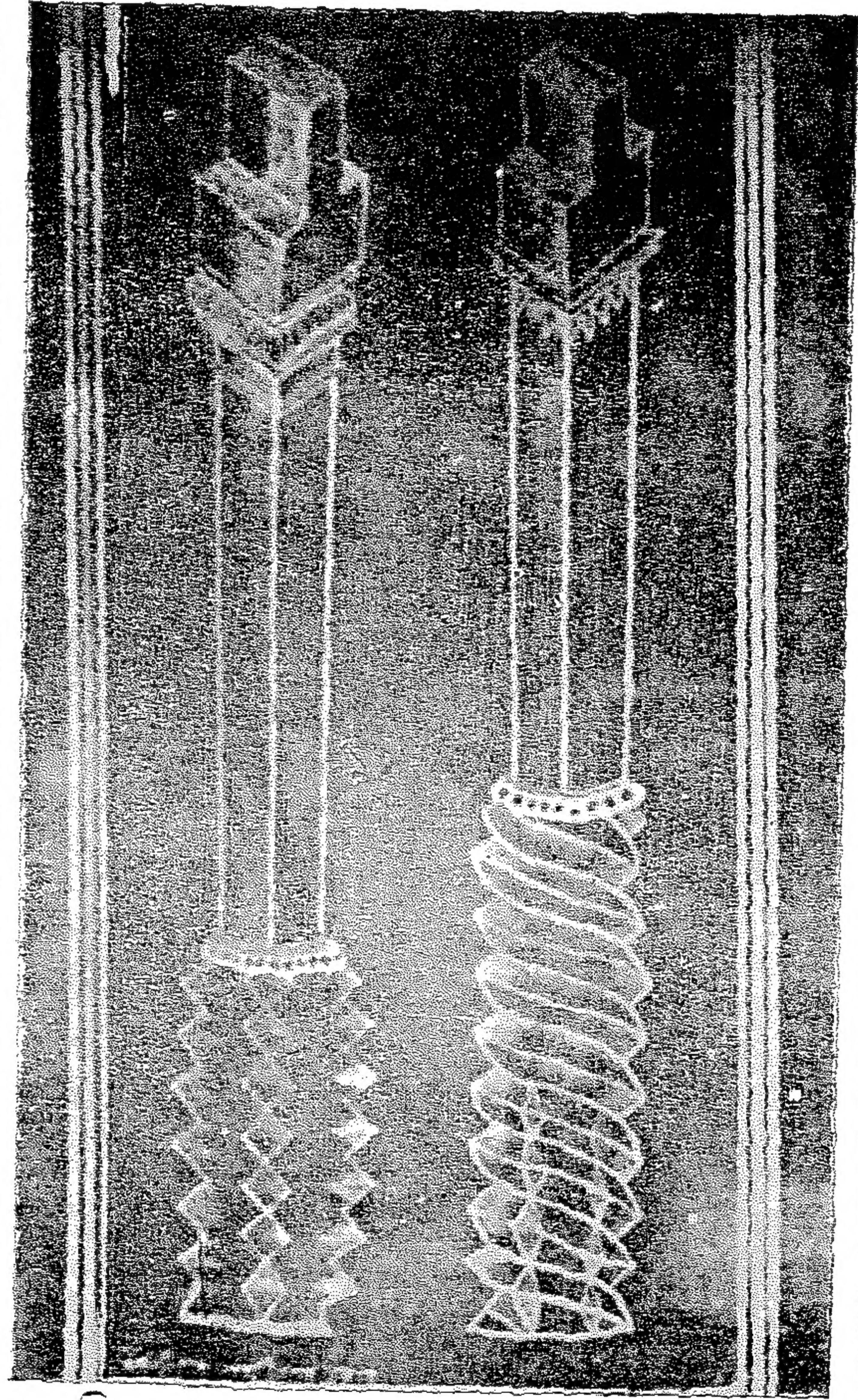
والالتهاب يكون اجود ان صيرت المرايا
في اربع نواحي او خمس في كل ناحية سبع
مرايا وليكن بعضها من بعض متعادل
المسافة لكيلا يقطع الشعاع بعضه

ورقة رقم ٢٦

بسم الله الرحمن الرحيم وبه نستعين

ورقة رقم ٢٧

ورقه رقم ٢٨





بسم الله الرحمن الرحيم
الحمد لله حمدا يليق بجلاله والصلاة والسلام على خير خلقه
محمد وآله وصحبه اجمعين وبعد فهذه رسالة
مختصرة اذكر فيها اسما الرسوم المرسومة على الالة المسماة بالا
الشمالي ذات صفائح وبعض اعمالها وهي مشتملة على مقدمة
وعشر فصول وخاتمة فالمقدمة في تسمية الرسوم فمنها
العلاقة وهي الخيط الذي يعلق الاسطرلاب والحلقة وهي الحلقة
التي يربط فيها الخيط والعروة وهي التي فيها الحلقة وهي ماسكة
للكرسي والكرسي وهو الجزء البارز من محيط الام وسمار العروة
نافذ فيه والحجرة هي الدائرة المحيطة ... مكتوب عليها عدد
الجيب ... انقطارها بوسط العلاقة وتنتهي الى الجانب
الاخر الصفائح وفي كل صفيحة ثلثة دوائر ... منها مدار الجدي ...
... والسرطان وبالعكس في السطح ...
وتقسم هذه الدوائر الى ارباع بقطرين متقاطعين على زوايا
قائمة فاحدهما وسط العلاقة ونصف الاعلى منه خط وسط
السما ونصف الاسفل خط وتد الارض والقطر الاخر منتصفي
الاعتدالين وهو خط المشرق والمغرب المقنطرات وهي الخطوط
المقوسة المنقوشة المرسومة في اعلا الصفيحة بعضها خارجة
من مدار الجدي ومنتهية الى الجانب الاخر فيصير قطع دوائر غير
الكاملة لكن بقدر غاية ارتفاع راس الجدي في ذلك العرض وبعضها
دائرة وتحتها خط نصف النهار وسمت الرأس هي النقطة الدا

خل

في اصيف دوائر المقنطرات وفي الثالث يكتب فيها ... من عدد
المقنطرات وبعدها من عدد السرطان بقدر تمام غاية ارتفاع
السرطان في ذلك العرض السموت هي الدائرة المجتمعة على سمت الرأس
مقاطعة لجميع المقنطرات منها دائرة اول السموت وهي دائرة
تقاطع الافق ومدار الاعتدال على نقطتي المشرق والمغرب وتنصف
سمت الرأس الافق وهو اول المقنطرات فما دونها ... الواضعون
من صغر الاسطرلاب وكبرها فمنهم من يقسم خمسة خمسة ومنهم
بثلاثة ثلاثة واقل واكثر الساعات الزمانية وهي الخطوط المرسومة
على نصف الخفي من الصفيحة وتكون مقوسة سوى اولها السابعة
فانها خط مستقيم في سائر العروض واما في بلد لا عرض له فجميع السا
خطوط مستقيمة واما رسوم ظهر الاسطرلاب فمنها ارباع للا
ربعان احدهما شرقي والاخر غربي وهما اعني ربعا من خط
المشرق والمغرب ... بوسط الكرسي والعلاقة
والربعان الاخيران احدهما اعداد الظل المبسوط والمنكوس
وفي الاخر اما الظل الاعظم واما قوس العصر فاق داخلهما
الساعات الزمانية الافاقية وفي داخل ربع الارتفاع قامة
الظل المنكوس والمبسوط وهما خطان موازيان لخطي المشرق
والمغرب وخط نصف النهار فالذي يوازي خط المشرق والمغرب
هو قامة الظل المبسوط والاخر يوازي خط نصف النهار وهو
قطر ظل المنكوس وفي بعض الاسطرلاب قد يوضع على ارباعها
شكل ربع المجيب لاجل بعض الاعمال المختصة به المعتادة وهي

ورقة رقم ٢٩



دار الكاتب العربي للطباعة والنشر